

## BÆREKRAFTIG REISELIV ELLER BARE KRAFTIG REISELIV?

*Carlo Aall*

### Sammendrag

Bærekraftig reiseliv har oppnådd status som et overordnet mål for norsk reiselivsutvikling, stadfestet i de to siste stortingsmeldinger om reiseliv, flere versjoner av regjeringens strategi for reiseliv og gjennom utvikling av offisielle indikatorer, veiledninger og merkeordninger for bærekraftig reiseliv i regi av Innovasjon Norge. Men fortsatt – eller kanskje nettopp derfor – er det uenighet om hva et mål om bærekraftig reiseliv kan og bør innebære rent konkret for utviklingen av norsk reiseliv. I etterkant av den siste stortingsmeldingen om reiseliv har reiselivsnæringen laget et eget såkalt veikart for bærekraftig reiseliv, og dette og den siste reiselivsmeldingen har ført med seg opphetede offentlige debatter om hvorvidt satsing på cruiseturisme og interkontinentale, flybaserte markeder er forenelig med målet om et bærekraftig norsk reiseliv; om cruiseturisme faktisk fører til den ønskede lokale verdiskapingen, og om de mest populære norske destinasjonene er i ferd med å bli ødelagt av «overturisme». I det videre vil jeg belyse to problemstillinger: Hva er forholdet mellom rådende forståelser av bærekraftig reiseliv og det opprinnelige innholdet i målet om bærekraftig utvikling? Og på hvilken måte og i hvilken grad bidrar strategier som har tatt i bruk betegnelsen «bærekraftig reiseliv», til faktisk å gjøre norsk reiseliv mer i tråd med målet om en bærekraftig utvikling? Dette vil jeg belyse ved å oppsummere internasjonale og norsk litteratur på feltet og presentere erfaringer fra to omfattende prosjekter om bærekraftig reiseliv gjennomført ved Vestlandsforskning det siste tiåret: «Sustainable Destination Norway 2025» og «Samspel for bærekraftig reiseliv».

**Nøkkelord:** bærekraftig reiseliv, policyintegring

## BÆREKRAFTIG REISELIV KOMMER PÅ DEN INTERNASJONALE DAGSORDEN

Det er naturlig å definere det historiske startpunktet for en diskusjon om bærekraftig utvikling ved presentasjonen av Verdenskommisjonen rapport for miljø og utvikling i 1987, selv om debatten så vel internasjonalt som i Norge om forholdet mellom reiseliv og miljø har røtter tilbake til opprinnelsen av reiseliv som et fenomen på 1800-tallet (Pedersen, 2001). Verdenskommisjonens rapport – eller Brundtlandrapporten som vi liker å kalle den i Norge, etter lederen for FN-kommisjonen som la fram rapporten, Gro Harlem Brundtland – hadde ingen omtale av miljøutfordringene knyttet til reiselivsnæringen (WCED, 1987). FNs senere handlingsplan for bærekraftig utvikling – Agenda 21 vedtatt på Rio-konferansen i 1992 – dekket totalt 40 ulike emner og 115 programmer. Men til tross for den tematiske bredden og ambisjonen om å inkludere alle grupper i samfunnet er reiselivsnæringen bare inkludert i form av noen få og korte referanser til økoturisme som et verktøy for å fremme bærekraftig utvikling (Johnson, 1993). På tross av dette var reiselivet den første sektoren som fulgte anbefalingene i Agenda 21 om at alle kommersielle sektorer burde utvikle sin sektorspesifikke versjon av Agenda 21 på et internasjonalt nivå. Denne kom i 1995 (WTTC/WTO/EC, 1995). Planen var utviklet i et samarbeid mellom World Travel & Tourism Council (WTTC), FNs organisasjon World Tourism Organization (WTO) og miljøorganisasjonen Earth Council (EC). Planen utviklet forslag til et system og prosedyrer for å få hensynet til en bærekraftig utvikling inn som et kjerneelement i alle avgjørelser innen reiselivet og presenterte konkrete tiltak som ble ansett som nødvendige for å gjøre reiselivet bærekraftig.

Den manglende oppmerksomheten omkring reiselivet i Verdenskommisjonens rapport og Agenda 21 ble prøvd rettet opp av FNs kommisjon for bærekraftig utvikling (CSD), som i 1999 satte reiselivet på dagsordenen i sin årlige oppfølgingskonferanse til Agenda 21. Konferansen endte opp med en oppfordring om ytterligere liberalisering av internasjonale turistreguleringer, fordi dette ifølge sluttdokumentet fra konferansen ville føre til en økning i turisttrafikk til og mellom utviklingslandene, noe som ifølge konferansen ville være med å styrke utviklingen i den fattige del av verden (CSD, 1999). Reiselivet ble altså sett på som et virkemiddel i det overordnede arbeidet for å styrke en bærekraftig utvikling, mens bærekraftsutfordringene i reiselivet i liten grad ble problematisert, på tross av de åpenbare miljøkonsekvensene av å øke omfanget av den globale reiselivsrelaterte transporten (Aall & Teigland, 2002).

I artikkelen «Sustainable Tourism or Sustainable Mobility?» bemerker Karl Georg Høyer (2000) at reiselivsaktiviteter som presenterer seg som miljøvennlig ved bruk av overskrifter som «økoturisme», «grønt reiseliv», «bærekraftig reiseliv» og tilsvarende, har en tendens til å innebære lengre avstander til mer avsidesliggende steder og hyppigere bruk av fly og privatbil enn konvensjonelle former for reiseliv. Han påpeker derfor at førsteprioritet for å gjøre reiselivet mer i tråd med målet om en bærekraftig utvikling er å redusere mobiliteten i reiselivet, og da særlig flymobiliteten. Videre påpeker Høyer at tiltak for å øke lønnsomheten i reiselivet – en åpenbar førsteprioritet for enhver næringsvirksomhet – bidrar ikke i seg selv til å forbedre bærekraften i reiselivet, selv om dette blir gjort under overskrifter som «økonomisk bærekraft».

Selv om WTO hadde presentert sine perspektiver på bærekraftig reiseliv allerede i 1993

(WTO, 1993), var det ikke før i 2005 at begrepet fikk en internasjonal allment akseptert definisjon, noe som fant sted i rapporten «Making Tourism More Sustainable – A Guide for Policy Makers» utgitt av FNs miljøprogram (UNEP) og WTO. I denne publikasjonen ble bærekraftig reiseliv definert på følgende måte (WTO/UNEP, 2005, s. 11–12):

Tourism that takes full account of its current and future economic, social and environmental impacts, addressing the needs of visitors, the industry, the environment and host communities.

Og videre gitt følgende presisering:

Sustainability principles refer to the environmental, economic and socio-cultural aspects of tourism development, and a suitable balance must be established between these three dimensions to guarantee its long-term sustainability.

I 2009 oppsummerte Andrew Holden mer enn 20 års forskning og debatt om bærekraftig reiseliv på følgende måte (2009, s. 372):

... twenty years after the publication of the Brundtland Report ... the subsequent advocating of sustainable tourism by international agencies including the United Nations World Tourism Organization (UNWTO), United Nations Environment Program (UNEP), United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO), the European Union (EU), and the World Development Bank, the extent to which tourism's relationship with the natural environment has 'improved', however we choose to conceptualize and measure it, is debatable and contentious.

Michael Hall gjør en lignende observasjon ett år senere (2010, s. 131):

The field of Tourism Studies has given substantial attention to the issue of sustainability since the late 1980s. However, despite the plethora of publications, conferences, plans and strategies that deal with sustainability, tourism is arguably less sustainable than it has even been.

Altså, langt fra den balansen mellom miljømessige, økonomiske og sosiokulturelle aspekter ved reiseliv som WTO og UNDEP etterspurte i sin definisjon av bærekraftig reiseliv.

## BÆREKRAFTIG REISELIV KOMMER TIL NORGE

I Norge er den offentlige satsingen på bærekraftig reiseliv ganske fersk. Det var først i 2007 at bærekraftsmålene ble gjort formelt gjeldende i norsk reiselivspolitik, og da som ett av tre overordnede mål omtalt i regjeringens reiselivsstrategi *Verdifulle opplevelser* (Nærings- og handelsdepartementet, 2007). De to andre målene var «økt verdiskaping og produktivitet i reiselivsnæringen» og «levedyktige distrikter gjennom flere helårs arbeidsplasser innenfor reiselivsnæringen». I strategien har regjeringen følgende spesifisering av innholdet i begrepet (s. 28): «Regjeringen legger Brundtlandkomisjonens definisjon av bærekraft og FNs definisjon av og mål for et bærekraftig reisemål til grunn for hva som er et bærekraftig reiseliv.»

Regjeringen ga to grunner for å fokusere på målet om bærekraftig reiseliv. For det første for å følge opp internasjonale politiske forpliktelser med hensyn til miljø og klima. I strategien går regjeringen så langt som til å lansere målet om et CO<sub>2</sub>-nøytralt reiseliv, men uten å peke på

konkrete tiltak og uten å definere nærmere hva de mer konkret legger i begrepet bærekraftig reiseliv. For det andre for å ta vare på natur- og kulturlandskap som den viktigste kilden til opplevelser i Norge. Strategien presenterer en lang liste med tiltak for å nå målet om å gjøre Norge til en bærekraftig reiselivsdestinasjon. Den mest omfattende delen av dette arbeidet ble lagt til Innovasjon Norge. En viktig del av oppfølgingsarbeidet var at Innovasjon Norge i samarbeid med NHO Reiseliv utviklet ti prinsipper for bærekraftig reiseliv (jf. tabell 6.1). Prinsippene har blitt kritisert for ikke å inneholde et eget prinsipp spesifikt om det å redusere utslipp av klimagasser (Aall, 2014). En annen viktig oppfølging var etableringen av et sertifiserings-system for bærekraftige destinasjoner; for øvrig det første av sitt slag i verden (Brendehaug, Aall, Solbraa & Dannevig, 2016). I perioden 2009–2013 ble systemet utviklet og testet i dialog med fire destinasjoner – Trysil, Røros, Vega og Lærdal – og har siden 2014 vært et offentlig system som i skrivende stund omfatter 13 destinasjoner (Den Gyldne Omvei, Femund Engerdal, Geilo, Lillehammer, Lindesnes-regionen, Lysefjorden, Lærdal, Region Lyngenfjord, Røros, Setesdal, Svalbard og Trysil; Vega har med andre ord valgt å ikke re-sertifisere seg).<sup>12</sup> For å bli sertifisert må destinasjonen tilfredsstillende et omfattende sett med 41 kriterier og 104 indikatorer delt inn i samme tre hovedgrupper som vist i tabell 6.1, men i dette systemet er klimautfordringen nevnt spesifikt både når det gjelder kriterier (kriterium C4-12 «Reisemålet har et system for å identifisere utfordringer og muligheter knyttet til klimaendringer») og indikatorer (1. «Er utfordringer og muligheter knyttet

til klimaendringer identifisert?» og 2. «Har kommunen(e) klimatilpasningsstrategier som inkluderer utvikling, lokalisering, utforming og forvaltning av turistfasiliteter?») (Innovasjon Norge, 2017). Gössling, Hall, Ekström, Engeseth & Aall (2012) påpeker at bredden i satsingen som lå bak Innovasjon Norge sine to bærekraftstiltak omtalt over, er unik for Norge.

I april 2012 la regjeringen fram en ny reiselivsstrategi, «Destinasjon Norge». Den nye strategien signaliserte noen viktige forandringer i regjeringens politikk for bærekraftig reiseliv (Næringsdepartementet, 2012, s. 24, min understreking):

I regjeringens tidligere nasjonale strategi for reiselivsnæringen, *Verdifulle opplevelser*, er utvikling av Norge som et bærekraftig reise-mål ett av tre hovedmål. Denne ambisjonen styrkes nå ytterligere ved å gjøre bærekraft til en *overordnet premis* i ny strategi for reiselivet.

Strategien ga også en viktig presisering om forståelsen av bærekraftsmålene (s. 24):

Regjeringen bygger sin forståelse av begrepet bærekraftig reiseliv på tre likeverdige aspekter, enkelt beskrevet med miljø, sosialt ansvar og økonomisk lønnsomhet som alle må være oppfylt for at reiselivet skal være bærekraftig.

I 2017 la regjeringen fram en stortingsmelding om reiseliv: *Opplev Norge – unikt og eventyrlig* (Nærings- og fiskeridepartementet, 2017). Her lanseres målene om høyere verdiskaping og økt lønnsomhet – men samtidig blir det vist til at denne utviklingen må skje på en bærekraftig måte. Dette blir presisert ved å vise til at reiselivet må «ta del i en utvikling som fremmer miljømessige, sosiale og økonomiske verdier»,

-----  
12 <https://www.visitnorway.no/innsikt/merket-for-baerekraftig-reisemaal/>

og at «[f]or å nå nasjonale og internasjonale miljømål må bærekraft og miljøhensyn være et premiss for norsk reiselivsnæring» (s. 7). Videre tar meldingen opp utfordringer knyttet til økt slitasje og trafikk som kan påvirke reiselivsproduktet negativt og tiltak for å bøte på det, og mer spesifikt peker meldingen på at «[a]rbeidet i reiselivsnæringen for et mer bærekraftig reiseliv møter grunnleggende utfordringer, for eksempel knyttet til klima- og miljøeffektene ved transport» (s. 31). Verdiskaping som del av bærekraftsmålet blir ikke tematisert i meldingen. Tvert imot blir det presisert flere steder at verdiskaping er et selvstendig mål som må tilpasses bærekraftsmål, for eksempel under omtalen av verdensarvområder (s. 46): «Verdiskapingen må være bærekraftig og tilpasses det enkelte verdensarvområdets tålegrense.»

Tabell 6.1 Innovasjon Norge sine ti prinsipper for bærekraftig reiseliv (Innovasjon Norge, 2011)

| <b>Bevaring av natur, kultur og miljø</b>  | <b>Styrking av sosiale verdier</b>  | <b>Økonomisk levedyktighet</b>   |
|--|---|--|
| <p>1) Kulturell rikdom</p> <p>Å respektere, videreutvikle og fremheve lokalsamfunnets historiske kulturarv, autentiske kultur, tradisjoner og særpreg.</p>   | <p>5) Lokal livskvalitet og sosiale verdier</p> <p>Å bevare og styrke livskvaliteten i lokalsamfunnet, inkludert sosiale strukturer, tilgang til ressurser, fasiliteter og fellesgoder for alle, samt unngå enhver form for sosial degradering og utnyttning.</p> | <p>9) Økonomisk levedyktige og konkurransedyktige reiselivsdestinasjoner gjennom lokal verdiskaping</p> <p>Å sikre levedyktigheten og konkurransedyktigheten til reiselivsdestinasjoner i et langsiktig perspektiv, gjennom å maksimere reiselivets verdiskaping i lokalsamfunnet, inkludert hva turistene legger igjen av verdier lokalt.</p> |
| <p>2) Landskapets fysiske og visuelle integritet</p> <p>Å bevare og videreutvikle landskapskvaliteter, både for by og bygd, slik at landskapets fysiske og visuelle integritet ikke degraderes.</p>  | <p>6) Lokal kontroll og engasjement</p> <p>Å engasjere og gi kraft til lokalsamfunnet og lokale interessenter mht. planlegging, beslutningstaking og utvikling av lokalt reiseliv.</p>  | <p>10) Økonomisk levedyktige og konkurransedyktige reiselivsbedrifter</p> <p>Å sikre levedyktigheten og konkurransedyktigheten til reiselivsbedrifter i et langsiktig perspektiv.</p>  |
| <p>3) Biologisk mangfold</p> <p>Å støtte bevaringen av naturområder, dyreliv og habitater, og minimere ødeleggelse av disse.</p>   | <p>7) Jobbkvalitet for reiselivsansatte</p> <p>Å styrke kvaliteten på reiselivsjobber (direkte og indirekte), inkludert lønnsnivå og arbeidsforhold uten diskriminering ut fra kjønn, rase, funksjonshemninger eller andre faktorer.</p>                          |  |
| <p>4) Rent miljø og ressurseffektivitet</p> <p>Å minimere reiselivsbedrifters og turistenes forurensning av luft, vann og land (inkludert støy), samt og minimere genereringen av deres avfall og forbruk av knappe og ikke-fornybare ressurser.</p> | <p>8) Gjestetilfredshet og trygghet og opplevelseskvalitet</p> <p>Å sørge for trygge, tilfredsstillende og berikende reiselivsdestinasjoner gjennom lokal verdiskaping</p>  |  |

tabellen ble flyttet litt, er det ok? Trenger den ikke henvisning i teksten?

Meldingen påpeker flere ganger at transport er en stor bærekraftsutfordring, men reserverer seg samtidig på dette området ved å vise til at «[g]lobalt diskuteres det hvorvidt transport skal og kan inkluderes i en vurdering av reiselivets bærekraft» (s. 72). I de mer konkrete anbefalingene knyttet til bærekraftig reiseliv viser denne reservasjonen seg igjen; her har meldingen lite konkret å melde – med ett unntak: tiltak rettet mot cruisenæringen. Mens meldingen innrømmer at tiltak for å redusere klimagassutslipp per passasjerkilometer i flytrafikken har blitt oppveid av økt flytrafikk, slik at de samlede utslippene likevel har økt – til dels betydelig – uten å lansere noen nye tiltak for å kompensere for denne utviklingen, signaliserer meldingen vilje til å innføre tiltak overfor cruisenæringen. Dette til tross for at de samlede utslippene av klimagasser fra cruise er svært mye lavere enn de fra flytransport. Avslutningsvis signaliserer meldingen at det skal utvikles indikatorer for å måle bærekraftsarbeidet på tvers av regioner og sektorer, og at dette arbeidet skal tilpasses FNs internasjonale statistikkstandard. Ett slik utviklingsarbeid ble startet høsten 2019, der Innovasjon Norge i samarbeid med WTO skal få utviklet et verktøy for å beregne utslipp av klimagasser sett opp mot antatt verdiskaping for ulike utenlandske markedssegmenter, som igjen skal kunne gi grunnlag for å styre markedsføringen ut fra et ønske om å minimere utslippene og maksimere verdiskapingen.<sup>13</sup>

-----  
13 [https://www.visitnorway.no/innsikt/nyhetsartikler/spennende-samarbeid-om-beregningsmodell-for-klimagassutslipp/?fbclid=IwAR1p3JTUfVfdbEfKJOTKcr-98tSo\\_r-LJn2ADxq6RWXUNJPzR5e2KoBNKA](https://www.visitnorway.no/innsikt/nyhetsartikler/spennende-samarbeid-om-beregningsmodell-for-klimagassutslipp/?fbclid=IwAR1p3JTUfVfdbEfKJOTKcr-98tSo_r-LJn2ADxq6RWXUNJPzR5e2KoBNKA)

## PROSJEKTET «SUSTAINABLE DESTINATION NORWAY 2025» – HVOR ENKELT ER DET IKKE Å ØKE VERDISKAPINGEN?

Ett av bærekraftstiltakene som ble signalisert i reiselivsstrategien fra 2007, var å finansiere økt forskning på bærekraftig reiseliv, og ett av prosjektene som ble finansiert som følge av dette signalet, var forskningsprosjektet «Sustainable Destination Norway 2025» gjennomført av Vestlandsforskning i perioden 2008–2011. Det overordnede målet i prosjektet var å styrke kunnskapsgrunnet for politikktutforming for et mer bærekraftig reiseliv i Norge. Et bærende element i prosjektet var å utvikle en interaktiv scenariomodell for bærekraftig reiselivsutvikling. Modellen baserte seg på systemdynamisk modellering og ble presentert som et PC-basert spill. Spillet ble gjennomført i flere runder for aktører i reiselivet der spillerne skulle nå følgende mål:

- øke antall utenlandske turister til Norge med 1 million innen 2025
- beholde dagens nivå på overskudd etter skatt for norsk reiseliv samlet sett
- redusere utslippene av klimagasser fra norsk reiseliv med 30 % innen 2025

Modellen tok utgangspunkt i to kategorier av eksternt gitte forutsetninger: fire ulike sosio-økonomiske globale utviklingsscenarioer hentet fra grunnlagsarbeidet til FNs klimapanel (fire kombinasjoner av lav/høy global befolkningsvekst og lav/høy global økonomisk vekst) og fem ulike globale klimapolitikk-scenarioer (begrense global oppvarming til 1,5, 2,0, 2,5, 3,0 grader eller business as usual med ingen nye utslippsbegrensende tiltak). For å nå målene måtte spillerne først velge hvilke eksterne

forutsetninger de ønsket å ta utgangspunkt i, og så velge mellom en rekke forslag til nasjonale tiltak. Disse var delt inn i fire hovedgrupper og et avgrenset antall (for ikke å gjøre spillet for komplekst) tiltak (se tabell 6.2).

og reiselivsaktiviteter (Aall, 2011), (3) analysere sammenhengen mellom matservering og miljøbelastning (Gössling et al., 2011b) og (4) systematisere og tilrettelegge tilgjengelig reiselivsstatistikk (Hille, Vik & Peeters, 2011).

Tabell 6.2 Tiltak som kunne velges i bærekraftig reiseliv-spillet (Gössling et al., 2011a)

| Tiltaksområde  | Tiltak   |
|--|--|
| <b>Transportsystem</b>                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Investering i flyplasskapasitet</li> <li>• Investering i kapasiteten på tradisjonell kollektivtransport</li> <li>• Investering i høyhastighetsjernbane</li> <li>• Investering i fullintegrerte kollektivtransportsruter</li> <li>• Investere i økt frekvens av kollektivtransport</li> <li>• Investere i økt brukervennlighet i kollektivtransport</li> </ul>   |
| <b>Teknologiske tiltak for energieffektivisering</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Øke fornyingen av innenlandsfly</li> <li>• Øke fornyingen av utenlandsfly.</li> <li>• Øke fornyingen av kjøretøy brukt i innenlands kollektivtransport</li> <li>• Øke fornyingen av kjøretøy brukt i utenlands kollektivtransport</li> <li>• Energisparingstiltak i kollektivtransport</li> <li>• Øke andelen av de mer energieffektive turboprop-flyene</li> <li>• Energispareprogram for overnattingstilbud</li> <li>• Energispareprogram for aktivitetstilbud</li> </ul> |
| <b>Skatter og avgifter</b>                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innføre en norsk karbonskatt</li> <li>• Innføre en skatt på innenlands flytransport</li> <li>• Øke bilavgiftene</li> <li>• Subsidiere innenlands kollektivtransport</li> <li>• Innføre en skatt på internasjonal flytransport</li> <li>• Subsidiere internasjonal kollektivtransport</li> </ul>   |
| <b>Markedsføring av Norge</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioritere innenlandsmarkedet</li> <li>• Prioritere naboland</li> <li>• Prioritere Europa</li> <li>• Prioritere oversjøiske markeder</li> <li>• Endre samlet markedsføringsbudsjett</li> </ul>  |

For å framskaffe nødvendig kunnskap om faktorer som inngikk i modellen, og sammenhenger mellom disse ble det gjennomført forskning på fire områder: (1) evaluere en på det tidspunktet pågående dialogprosess i regi av Innovasjon Norge mellom næring, interesseorganisasjoner og forvaltningen om veier og metoder for å utvikle et bærekraftig reiseliv (Gössling et al., 2012), (2) analysere sammenhengen mellom klimapolitikk, klimagassutslipp

Spillet ble brukt til to type kjøring: De involverte forskerne brukte det til å lage et antall scenarier for norsk reiselivsutvikling, og spillet ble gjennomført med et antall (ca. 50) representanter fra forvaltning, næring og frivillige organisasjoner innen reiselivet. De ulike scenariokjøringene viste følgende: Et business as usual-scenario vil øke utslippene av CO<sub>2</sub> fra reiselivet i 2050 med 66 % i forhold til nivået i 2005, mens antall utenlandsturister vil øke

med 230 %. Et viktig poeng her er at for alle kombinasjoner av globale sosioøkonomiske utviklings- og klimapolitikk scenarier vil antall utenlandske turister til Norge bli minst doblet, og lønnsomheten vil øke med minst 50 %. For å vise konsekvensene av mer ønskelige utviklingsveier for reiselivet, nemlig at en mer ambisøs klimapolitikk skal kunne kombineres med økning i lønnsomheten, ble det gjort flere alternative kjøringene. Ved å velge et alternativ for den globale sosioøkonomiske utviklingen med lavt folketall og høy økonomisk vekst viser vår modell at utslippene av CO<sub>2</sub> ble redusert med 6 %, mens både antall utenlandsturister og lønnsomheten ble doblet. Ved å velge et alternativ for den globale sosioøkonomiske utviklingen med høyt folketall og lav økonomisk vekst viser vår modell at utslipp av CO<sub>2</sub> ble redusert med 27 % fra 2005-nivået, men at fortsatt vil lønnsomheten øke med en faktor på 1,6 og antall utenlandske turister vil øke med 50 %. Alt i alt understreker funnene fra scenariokjøringene at den globale utviklingen i inntektsnivå og folketall er av stor betydning for utvikling av et bærekraftig reiseliv. Da spillet ble prøvd på aktører fra reiselivssektoren, viste det seg at nesten uansett hvilke valg disse gjorde for nasjonale tiltak, så nådde man målene i spillet om økning i antall utenlandske turister og vedvarende økning i overskudd for næringen, men utslippene av CO<sub>2</sub> var umulig å få ned.

Resultatene over illustrerer behovet for langt strengere virkemidler enn det som fins i dag, for å nå klimadelen av de nasjonale målene for et mer bærekraftig reiseliv i Norge. Vår scenariomodell viser at det er en klar konflikt mellom den trenden i reiselivsutviklingen i Norge og et langsiktig mål om karbonnøytralitet. Scenariomodellen gir samtidig eksempler på tiltak som kan bringe utslippene ned om de innføres

i tilstrekkelig grad, der de mest effektive er å stanse utvidelsen av flyplasser og isteden investere i eksisterende kollektivtransport og bygging av nye linjer for høyhastighetstog. Det samme gjelder innføring av en norsk karbonskatt og en internasjonal skatt på flyreiser.

I etterkant er det mulig å konkludere at norsk reiseliv faktisk har utviklet seg veldig lik business as usual-alternativet i scenariomodellen: Antall utenlandske turister har økt vesentlig, og det har også utslippene av klimagasser. I 2005 var det 3,86 millioner utenlandske overnattingsgjester i Norge, og alt i 2010 hadde dette tallet økt med 1 million, til 4,8 millioner (Farstad, Rideng & Mata, 2011), 15 år tidligere enn målsettingen i regjeringens reiselivsstrategi fra 2007. Det lages ingen offisielle klimaregnskap for reiselivsnæringen i Norge, og det er ikke gjort noen nasjonale studier etter 2005 som kan gi et tall for utviklingen, men ut fra økningen i omfanget av turister og det faktum at disse i hovedsak kommer med fly og bil til Norge, så er det rimelig å tro at utslippene av klimagasser har økt vesentlig i samme periode.

#### PROSJEKTET «SAMSPEL FOR BEREKRAFT» – HVOR VANSKELIG ER DET IKKE Å INTEGRERE BÆREKRAFTSHENSYN?

Internasjonalt blir det å integrere bærekraftsmål omtalt som *environmental policy integration* (EPI). Dette styringsprinsippet er et alternativ til sektorimplementering og har som grunntanke å gjøre alle sektorer ansvarlige for å integrere miljøhensyn. Prinsippet om sektorimplementering ble lagt til grunn for introduisering av det tradisjonelle natur- og miljøvernarbeidet, ikke minst gjennom etablering av egne miljøverndepartement og miljødirektorat i 1970- og 1980-årene



i en rekke land. Men etter hvert som arbeidet med bærekraftig utvikling kom på dagsordenen i slutten av 1980-årene og utover i 1990-årene, ble sektorimplentering forsøkt erstattet med EPI som styringsprinsipp. Sammenlignet med det tradisjonelle natur- og miljøvernarbeidet medførte bæreskraftarbeidet langt større grad av konsekvenser for sektorer i samfunnet – og teorien var at derfor ville en integreringsmodell for iverksetting av politikk være mer effektiv enn en sektormodell (Lafferty & Hovden, 2003). Denne oppfatningen kommer bl.a. til uttrykk i artikkel 11 om de grunnleggende prinsippene for EU (European Union, 2012, s. 53):

Environmental protection requirements must be integrated into the definition and implementation of the Union's policies and activities, in particular with a view to promoting sustainable development.

Vi finner lignende utsagn i den akademiske debatten; for eksempel har Angela Liberatore (1997, s. 107) påpekt at

[t]he relevance for moving towards sustainable development is straightforward: if environmental factors are not taken into consideration in the formulation and implementation of the policies that regulate economic activities and other forms of social organization, a new model of development that can be environmentally and socially sustainable in the long term cannot be achieved.

Jordan og Lenschow (2010, s. 11) omtaler EPI som en prosess eller mekanisme der andre sektorer enn miljøvernsektoren vurderer de samlede miljøkonsekvensene av sin aktivitet og setter i verk tiltak på alle relevante nivå i styringssystemet for

å redusere disse konsekvensene. Policyintegring kan skje horisontalt (mellom sektorer) og vertikalt (mellom forvaltningsnivå), i prinsippet også på tvers (mellom både sektorer og forvaltningsnivå). Det er et viktig skille mellom den som bestiller integreringen (normalt en nasjonal myndighet, som Innovasjon Norge, men det kan også være en regional myndighet – som fylkeskommunen) og den som er ment å utføre integreringen (for eksempel kommuner). Lafferty og Hovden (2003) skiller mellom tre nivå av EPI: (1) koordinering i form av å fjerne motsetninger, (2) harmonisering ved å realisere synergier og (3) prioritering ved å favorisere miljømål. De er opptatt av eksistensen av en bærekraftsstrategi, at ansvaret for integrering er plassert, at det fins klart formulerte bærekraftsmål, tidskjema med målbare resultatmål for integrering, system for å kartlegge og rapportere i hvilken grad integrering har funnet sted, og i siste instans rutiner for å sanksjonere manglende integrering.

Integreringsmodellen har inntil nylig ikke vært eksplisitt tatt i bruk for å fremme målet om et bærekraftig reiseliv (Aall, Todds, Sælensminde & Brendehaug, 2015), og det var derfor interessant å studere om en slik modell faktisk blir tatt i bruk i Norge, og eventuelt med hvilket resultat – i lys av signalene i regjeringens reiselivsstrategi fra 2012 om at bærekraftig utvikling skulle være et overordnet og styrende mål for all reiselivsutvikling. Dette ble gjort i prosjektet «Samspel for berekraft» i perioden 2013–2016, utført av Vestlandsforskning og finansiert av Sogn og Fjordane fylkeskommune og Regionalt forskingsfond Vestlandet. Prosjektet omfattet fire ulike case: (1) cruiseturisme, (2) naturvern og turisme, (3) bærekraftssertifisering av reiselivsdestinasjoner og (4) hyttebygging.

*Cruiseturisme* har et stort omfang i Sogn og Fjordane, og det har også vært mye offentlig

debatt om denne formen for turisme. Det var derfor naturlig å ta med dette som case i prosjektet, og vi studerte integrering av miljøhensyn i forbindelse med planlegging av ny cruise-kai ved to lokaliteter: Olden og Aurland. Her var det regionale (fylkeskommunen ut fra sin reiselivsplan fra 2010 med stor vekt på bærekraftshensyn) og nasjonale (Fylkesmannen, i medhold av plan- og bygningsloven) som bestilte integrering, og havnemyndigheter og kommunen som skulle stå for integreringen.

Regionale og statlige myndigheter i Sogn og Fjordane har vært aktive i å reise den nasjonale debatten om hvordan forene naturvern- og næringsformål i forbindelse med oppretting og forvaltning av større verneområder. Derfor tok vi med *naturvern* og *turisme* som case, der vi studerte integrering av reiselivshensyn i forbindelse med opprettelse av Breheimen nasjonalpark. Her var det nasjonale myndigheter (ved Fylkesmannen og Direktoratet for naturforvaltning) som skulle utføre integrering av næringshensyn, mens bestillerne var kommunen og fylkeskommunen.

En av destinasjonene i fylket – Lærdal – var én av fire i det før omtalte nasjonale pilotprosjektet for utvikling av systemet for *bærekrafts-sertifisering av reiselivsdestinasjoner*. Vi studerte

hvorvidt dette prosjektet klarte å integrere bærekraftshensyn i det generelle reiselivsarbeidet og reiselivsutviklingen i kommunen. Her var det Innovasjon Norge – gjennom kriteriesettet for sertifisering – som var bestilleren, mens det var reiselivsnæringen lokalt og kommunen som skulle utføre integreringen.

I forbindelse med behandlingen av reiselivsplanen i fylkestinget i Sogn og Fjordane i 2012 ble det fremmet et spesifikt ønske om å innarbeide et mål om *bærekraftig hyttebygging*. Vi tok derfor med et case fra den største hyttekommunen i Sogn og Fjordane – Stryn – der vi studerte integrering av bærekraftshensyn i utbyggingen av hyttefelt i kommunen.

I analysene av de ulike casene la vi til grunn en forståelse av bærekraftsmålene der vi i tråd med Innovasjon Norge sine ti bærekraftsprinsipper skilte mellom tre bærekraftsdimensjoner: den økologiske, den sosiale og den økonomiske. Videre skilte vi mellom et lokalt og et globalt perspektiv på hver av de tre bærekraftsdimensjonene (jf. tabell 6.3). To typer datakilder ble benyttet i analysen: skriftlige (som plan- og saksdokumenter, informasjon på websider og rapporter) og muntlige (semistrukturerte intervju av 41 nøkkelinformanter). Materialet ble analysert kvalitativt (Dalen, 2011).

Tabell 6.3 Analytisk rammeverk for vurdering av bærekraftsprofil i bestilling og utfall av de lokale integreringsprosessene (Brendehaug et al., 2016)

| Bærekraftsdimensjon        | Lokalt perspektiv                                     | Globalt perspektiv  |
|----------------------------|---|---|
| <b>Økologisk bærekraft</b> | (1) redusere lokal forurensning                       | (2) redusere utslipp av klimagasser og verne biologisk mangfold |
| <b>Sosial bærekraft</b>    | (3) tilpasse reiselivet til lokale kulturelle forhold | (4) utjevne forskjeller mellom fattige og rike land             |
| <b>Økonomisk bærekraft</b> | (5) styrke lokal verdiskaping                         | (6) fremme global vekst i reiselivsnæringen                     |

Analysen av *utfallet* av integreringsprosessene i de fire casene viste for det *første* at «bestillingen» av bærekraftsintegrering fra nasjonale og regionale myndigheter legger ulik vekt på de ulike elementene som inngår i bærekraftsmålet. Kravene om bærekraftsintegrering er mest tydelig på den lokale bærekraften, og med en (svak) overvekt på det økologiske bærekraftsperspektivet. For det *andre* viste analysen at bærekraftsprofilen ble klart endret gjennom de lokale integreringsprosessene. Det globale perspektivet og den økologiske bærekraften ble svekket til fordel for et lokalt og økonomisk bærekraftsperspektiv (jf. figur 6.1). Når staten

er det få virkemidler tilgjengelig for å styrke nettopp den lokale verdiskapingen i reiselivsutviklingen. Særlig hyttecasen og cruisecasen illustrerer dette. Det myndighetene sitter igjen med, er virkemidler for å øke omsetningen totalt – for eksempel i form av øke antall hytter eller antall cruiseanløp – uten at man dermed har hverken sikkerhet for eller informasjon om dette også vil øke den lokale verdiskapingen. Man er ikke engang enig om hvordan måle den lokale verdiskapingen; er det i form av antall arbeidsplasser, antall fastboende, omfang av lokal inntektsskatt eller for eksempel omsetning i de lokale butikkene?

#### Bestillingen av bærekraftintegrering

|                     | Lokalt perspektiv | Globalt perspektiv |
|---------------------|-------------------|--------------------|
| Økologisk bærekraft |                   |                    |
| Sosial bærekraft    |                   |                    |
| Økonomisk bærekraft |                   |                    |

#### Utfallet av bærekraftintegrering

|                     | Lokalt perspektiv | Globalt perspektiv |
|---------------------|-------------------|--------------------|
| Økologisk bærekraft |                   |                    |
| Sosial bærekraft    |                   |                    |
| Økonomisk bærekraft |                   |                    |

■ = I stor grad    ■ = I noen grad    ■ = I liten grad    □ = I ingen grad

Figur 6.1 Bærekraftsprofilen i bestillingen og utfallet av policyintegreringa i de fire analyserte reiselivscasene i Sogn og Fjordane (Brendehaug et al., 2016, s. 6)

gir ulike styringssignaler om hva som menes med en bærekraftig reiselivsutvikling, blir det uklart hva som skal integreres. Det har ført til at de økonomiske hensynene og interessene har fått forrang framfor økologiske og globale bærekraftshensyn (Brendehaug et al., 2016). Samtidig framstår det som et paradoks at all den tid kommunene og Innovasjon Norge legger så stor vekt på at lokal verdiskaping er en viktig del av målet om et bærekraftig reiseliv,

Analysen av de fire reiselivscasene gir grunnlag for å peke på følgende viktige vilkår for suksessfull *vertikal* integrering (altså mellom styringsnivå): Bærekraftsmålet må være godt forankret hos avsenderen (normalt en statlig myndighet), være klart definert, ha en klar avsender, og det må være utformet klare strategier og rutiner for integrering som innebærer etablering av rutiner for rapportering mellom avsender og mottaker og mulighet for

sanksjoner når integrering ikke finner sted. Disse vilkårene er i dag bare i begrenset grad til stede når det gjelder arbeidet med et bærekraftig reiseliv.

Videre gir analysen vår grunnlag for også å peke på følgende viktige suksesskriterier for *horisontal* integrering (altså mellom aktører på samme styringsnivå): At intensjonene i plan- og bygningsloven i større grad følges opp i form av å drøfte og vurdere sektorovergrepene hensyn og få fram alternative strategier og tiltak; at myndighetene har insitament, kompetanse og kapasitet for integrering; og at det som skal integreres, er i samsvar med etablerte verdier i organisasjonen. Mer spesifikt viser vår analyse behovet for å presisere rollefordelingen mellom kommunale og interkommunale foretak (som havnevesenet) og kommunen som politisk organ: Kommunale og interkommunale foretak har en iverksetterrolle, mens det er det folkevalgte nivået som har rollen som utviklingsaktør og skal ha den overordnede politiske styringen av foretakene. I en sektorisert stat med godt utviklede korporative trekk – som tilfellet er for den norske modellen – har policyintegrering generelt dårlige vilkår (Difi, 2014), noe som altså viser seg også å gjelde for integrering av målet om et bærekraftig reiseliv.

## BÆREKRAFTIG – ELLER BARE KRAFTIG – REISELIV?

De to prosjektene omtalt over gir grunnlag for å stille spørsmål om hvor sterkt målet om et bærekraftig reiseliv er forankret hos nasjonale myndigheter, og da særlig den økologiske bærekraftsdimensjonen og det globale perspektivet. Vi finner videre at bærekraftig utvikling og bærekraftig reiseliv ikke har en entydig definisjon – hverken innen staten eller om man

sammenligner stat, fylkeskommune, kommune og næringen. Verdenskommisjonen for miljø og utvikling definerte bærekraftig utvikling med to hovedmål: økologisk og sosial bærekraft, der den sosiale først og fremst dreier seg om å sikre en mer rettferdig fordeling i tid og rom av det å tilfredsstille grunnleggende behov. Økonomi er av Verdenskommisjonens rapport beskrevet som et virkemiddel for å oppnå disse to delene av bærekraftsmålet, og ikke som et selvstendig bærekraftsmål. Det er derfor grunn til å stille spørsmål om den rådende nasjonale definisjonen av bærekraftig reiseliv reelt sett bygger på kommisjonens forståelse av målet om en bærekraftig utvikling (Aall, 2014).

Ifølge den internasjonale definisjon fra WTO og UNDEP skal bærekraftig reiseliv innebære å balansere mellom tre *selvstendige* aspekter ved reiselivsutviklingen: miljø, økonomi og sosiokulturelle forhold, mens en rekke aktører i reiselivsdebatten i Norge har snudd dette til å dreie seg om tre integrerte dimensjoner av bærekraft: miljømessig, økonomisk og sosial bærekraft. Dermed kan selve «balansekunsten» forsvinne, noe som kan føre til at for eksempel det å øke lønnsomheten i reiselivet kan betegnes som å øke bærekraften – mens i den opprinnelige bærekraftsdefinisjonen fra WTO og UNEP vil dette måtte sees opp mot eventuelle miljømessige negative konsekvenser før man kan avgjøre om en prosess eller tilstand i reiselivet er mer eller mindre bærekraftig. Mer spesifikt har de ti prinsippene blitt kritisert for ikke å ha et eget kriterium som gjelder utslipp av klimagasser, den kanskje største utfordringen reiselivet står overfor i bærekraftssammenheng (Aall, 2014). Det kan derfor være grunn til å spørre om ikke den typen forståelse av bærekraftig utvikling som Innovasjon Norge sine ti prinsipper for bærekraftig reiseliv egentlig

dreier seg mer allment om, er «god reiselivsutvikling», ikke spesifikt avgrenset til bærekraftig reiseliv. Eller motsatt, hvis altså bærekraftig reiseliv skal utvides til å omfatte «alt godt», så er det fristende å stille det retoriske spørsmålet: Hvis bærekraftig reiseliv er alt, kanskje er det ingenting? Dette spørsmålet er en parafase av planleggingsforsker Aaron Wildavsky (1973) som stilte det tilsvarende spørsmålet: «If planning is everything, maybe it's nothing.» Wildavsky hevdet at planleggingsbegrepet etter hvert har blitt besatt av for mange gjensidig motstridende krav – og derfor hadde endt med å inkludere for mange aspekter – og dermed gjort om til et ubrukelig begrep. Det samme kan sies om mye av det som presenteres i debatten om bærekraftig reiseliv. Skal begrepet derfor ha en styringsrelevans – og kunne angi en annen utvikling enn den man ville hatt uten begrepet bærekraftig reiseliv – så må innholdet avgrenses til det vesentlige og det som skiller bærekraftig reiseliv fra andre konkurrerende utviklingsbegrep. På den andre siden, poenget med den politiske konstruksjonen «bærekraftig utvikling» var å koble tettere datens miljødebatt med utviklingsdebatten. Like fullt, for at en slik integrering skal gi mening og framstå som styringskraftig, er det avgjørende at man i hvert enkelt tilfelle alltid tilpasser bærekraftsmålet til den konkrete sammenheng det skal inngå i. For reiselivet er det avgjørende å få fram den helt avgjørende bærekraftsutfordringen som det stadige økende omfanget av flyreiser til og fra destinasjonene representerer, og at omfanget av klimagassutslipp fra reiselivet setter noen absolutte grenser for måten reiselivet kan drives på – i enkelte tilfeller også for omfanget av reiselivsvirksomheten.

## MERKNADER

Forfatteren har ingen interessekonflikter i sammenheng med denne publikasjonen

## Referanser

- Brendehaug, E., Aall, C. & Dodds, R. (2017). Environmental policy integration as a strategy for sustainable tourism planning. Issues in implementation. *Journal of Sustainable Tourism*, 25(9), 1257–1274.
- Brendehaug, E., Aall, C., Solbraa, T. & Dannevig, H. (2016). *Vilkår for integrering av bærekraft. En studie av ulike utbyggings- og utviklings tiltak i reiselivet i Sogn og Fjordane*. VF-rapport 1/2016. Sogndal: Vestlandsforskning.
- CSD (1999). *Tourism and Sustainable Development*. Report of the Secretary-General to Commission on Sustainable Development. Seventh Session. 19.–30. april 1999, New York, NY. Prepared by the Department of Economic and Social Affairs (DES) of the United Nations Secretariat.
- Dalen, M. (2011). *Intervju som forskningsmetode*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Difi (2014). *Mot alle odds? Veier til samordning i norsk forvaltning*. Oslo: Direktoratet for forvaltning og IKT.
- European Union (2012). Consolidated version of the Treaty of the Functioning of the European Union. *Official Journal of the European Union*, C326, 47–390.
- Farstad, E., Rideng, A. & Mata, I.L. (2011). *Gjesteundersøkelsen 2010. Utenlandske ferie- og forretningsreiser i Norge*. Rapport 1135/2011. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Gössling, S., Aall, C., Vik, M.L., Engeset, A.B., Ekström, F., Brendehaug, E. & Walnum, H.-J. (2011a). *Sustainable Destination Norway 2025. Sluttrapport*. VF-rapport 5/2011. Sogndal: Vestlandsforskning.
- Gössling, S., Garrod, B., Aall, C., Hille, J. & Peeters, P. (2011b). Food management in tourism. Reducing tourism's carbon 'foodprint'. *Tourism Management*, 32(3), 534–543.
- Gössling, S., Hall, M.C., Ekström, F., Engeset, A.B. & Aall, C. (2012). Transition management: a tool for implementing sustainable tourism scenarios? *Journal of Sustainable Tourism*, 20(6), 899–916.
- Hall, C.M. (2010). Changing paradigms and global change. From sustainable to steady-state tourism. *Tourism Recreation Research*, 35(2), 131–143.

- Hille, J., Vik, M. & Peeters, P. (2011). *Background for scenario making*. VF-notat 1/11. Sogndal: Vestlandsforskning.
- Holden, A. (2009). The environment–tourism nexus. Influence of market ethics. *Annals of Tourism Research*, 36(3), 373–389.
- Høyer, K.G. (2000). Sustainable tourism or sustainable mobility? The Norwegian case. *Journal of Sustainable Tourism*, 8(2), 147–160.
- Innovasjon Norge (2011). *Prinsipper for et bærekraftig reiseliv*. Hentet 7.1.2019 fra <https://www.visitnorway.no/innsikt/brekraftig-reiseliv/10-prinsipper-for-et-brekraftig-reiseliv/>
- Innovasjon Norge (2017). *Standard for Bærekraftige reise-mål. Kriterier og indikatorer. Versjon 2.0 – 04.07.2017*. Oslo. Hentet 7.1.2019 fra [https://assets.simpleviewcms.com/simpleview/image/upload/v1/clients/norway/standard\\_2\\_o\\_dec9ed96-79de-44a9-ae89-fe5b6af4bd30.pdf](https://assets.simpleviewcms.com/simpleview/image/upload/v1/clients/norway/standard_2_o_dec9ed96-79de-44a9-ae89-fe5b6af4bd30.pdf)
- Johnson, S.P. (red.) (1993). *The Earth Summit. The United Nations Conference on Environment and Development (UNCED)*. London: Graham and Trotman/Martinus Nijhoff.
- Jordan, A. & Lenschow, A. (2010). Policy paper. Environmental policy integration. A state of the art review. *Environmental Policy and Governance*, 20(3), 147–158.
- Lafferty, W.M. & Hovden, E. (2003). Environmental policy integration. Towards an analytical framework. *Environmental Politics*, 12(3), 1–22.
- Liberatore, A. (1997). The integration of sustainable development objectives into EU policy-making. Barriers and prospects. I: S. Baker, M. Kousis, D. Richardson & S. Young (red.), *The Politics of Sustainable Development. Theory, Policy and Practice within the European Union* (s. 105–124). London: Routledge.
- Nærings- og handelsdepartementet (2007). *Verdifulle opplevelser. Regjeringens nasjonale reiselivsstrategi*. Hentet 7.1.2019 fra [http://www.regjeringen.no/nb/dep/nhd/dok/rapporter\\_planer/planer/2007/verdifulle-opplevelser.html?id=494395](http://www.regjeringen.no/nb/dep/nhd/dok/rapporter_planer/planer/2007/verdifulle-opplevelser.html?id=494395)
- Næringsdepartementet (2012). *Destinasjon Norge. Nasjonal strategi for reiselivsnæringen*. Hentet 7.1.2019 fra [http://www.regjeringen.no/upload/NHD/Vedlegg/Rapporter\\_2012/reiselivsstrategien\\_april2012.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/NHD/Vedlegg/Rapporter_2012/reiselivsstrategien_april2012.pdf)
- Næringsdepartementet (2017). *Opplev Norge – unikt og eventyrlig, Meld. St. 19 (2016–2017)*. Oslo: Næringsdepartementet. Hentet 7.1.2019 fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/95fed8d5fo442288fd430f54ba244be/no/pdfs/stm201620170019000ddpdfs.pdf>
- Pedersen, K. (2001). Friluftsliv som turisme. I: A. Viken (red.), *Turisme. Tradisjon og trender* (s. 207–216). Oslo: Gyldendal.
- Sogn og Fjordane fylkeskommune (2010). *Reiselivsplan Sogn og Fjordane 2010–2025*. Leikanger. Hentet 7.1.2019 fra <http://www.sfj.no/getfile.php/2954558.2344.tfsusucxee/Reiselivsplan%2520Sogn%2520og%2520Fjordane%25202010%2520-%25202025.pdf>
- WCED (1987). *Our Common Future*. Oxford: World Commission on Environment and Development, Oxford University Press.
- Wildavsky, A. (1973). If planning is everything, maybe it's nothing. *Policy Sciences*, 4(2), 127–153.
- WTO (1993). *Sustainable Tourism Development. Guide for Local Planners*. A tourism and the Environment Publication. Madrid: World Tourism Organization.
- WTO/UNEP (2005). *Making Tourism More Sustainable – A Guide for Policy Makers*. Hentet februar 2014 fra <http://www.unep.fr/shared/publications/pdf/DTIx0592xPA-TourismPolicyEN.pdf>
- WTTC/UNWTO/EC (1995). *Agenda 21 for the Travel & Tourism Industry. Towards Environmental Sustainable Development*. London/Madrid: World Travel & Tourism Council/World Tourism Organization/Earth Council.
- Aall, C. (2011). The energy use of leisure consumption in Norway. Analysis and reduction strategy. *Journal of Sustainable Tourism*, 19(6), 729–745.
- Aall, C. (2014). Sustainable tourism in practice. Promoting or perverting the quest for a sustainable development? *Sustainability*, 6(5), 2562–2583. doi: 10.3390/su6052562
- Aall, C. & Teigland, J. (2002). Lokal Agenda 21 som nytt forvaltningsregime for å fremme et bærekraftig reiseliv? I: C. Aall, K.G. Høyer & W.M. Lafferty (red.), *Fra miljøvern til bærekraftig utvikling i kommunene. Erfaringer med Lokal Agenda 21* (s. 332–338). Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Aall, C., Todds, R., Sælensminde, I. & Brendehaug, E. (2015). Introducing the concept of environmental policy integration into the discourse on sustainable tourism. A way to improve policymaking? *Journal of Sustainable Tourism*, 23(7), 977–989.