

Flyv ikke højere...

Hvis den danske turist er til 'øl, fiske og hornmusik', kan han lige så godt blive hjemme. Verdens fattige lande har alt for mange skrotdestinationer i forvejen.

Politikens rejsetillæg bugner uge ind og uge ud med positive og kritikløse historier om rejser. Turisme er slået igennem som en af de forbrugskategorier, vi gerne vil bruge en god andel af vores indkomst på, og på verdensplan har turismebranchen præsteret himmelfarende vækstrater i mange år. Siden pastoren fra Tjæreborg sendte de første forventningsfulde danskere sydpå i 1950, har rejsen sydpå ændret sig fra at være en helt speciel oplevelse til at være en ganske almindelig foreteelse for danskerne. Nu tager mange jævnlige på shoppingtur til London eller Paris, en årlig badeferie sydpå er ikke ualmindelig, og vi kan finde på at tage på forlænget weekend til Rom eller Barcelona. Det kan vi gøre, fordi flytransport i dag er utrolig billig. Faktisk er flybilletter i gennemsnit 42 procent billigere i dag end for 10 år siden.

De 20 procent af Jordens befolkning, der bor i de rige lande (og som bruger 80 procent af verdens ressourcer), er også dem, der farer Jordan rundt som turister. Ikke nok med det: Det er også de rigeste af de rige, der hovedsageligt er turister. Således står den tiendedel af Danmarks befolkning, der bor i de rigeste husstande, for en fjerdedel af turistbranchens indtægter.

Desværre medfører den nuværende form for turisme skader på natur og miljø, både lokalt og globalt, som kan vise sig at være uoprettelige.

En afgrundene til, at flytransport bliver billigere og billigere, er, at luftfartsselskaberne begunstiges konkurrencemæssigt i forhold til andre transportformer. Mens man endnu spiste med kniv og gaffel af stål om bord på et fly, fik den europæiske luftfart et årligt tilskud fra det offentlige på 300 milliarder kroner. Nu er tilskuddet efter alt at dømme større. Lufthavnene får tilskud til udvidelser, og der bliver bygget store vejsystemer til lufthavnene på det offentliges regning. Et eksempel på lufthavnstrafikkens særstatus er, at Københavns Lufthavn fritages for grundejerskat. Mindre uskyldigt er det, at flybrændstof bliver fritaget for afgifter og moms. Prisen for en liter flybrændstof er kun 1,25 kroner. Der er ingen moms på flybilletter og charterrejser. Selv om der ikke længere kan købes toldfrit inden for EU, er der nogle lufthavne, hvor det toldfrie salg udgør 50 procent af indtægterne. Flyvemaskiner er ikke afgiftsbelagt som andre transportmidler. Sidste skud på stammen er, at flyselskaberne nu vil have det offentlige til at betale for den øgede sikkerhedskontrol. Alt dette betyder, at vi alle, hvad enten vi flyver eller ej, støtter luftfartsindustrien med ganske mange skattekroner.

Alle ved efterhånden, at flyvemaskiner udleder CO₂, som skaber drivhuseffekt og dermed klimaændringer. Lidt mindre kendt er det måske, at flyvemaskiners energiforbrug i gennemsnit er forbundet med en klimaeffekt, der er ca. tre gange så stor som effekten af et tilsvarende energiforbrug ved jorden, da udslip i 10 kilometers højde giver en forstærket drivhuseffekt. Det skønnes, at flytrafikken er ansvarlig for omkring 15 procent af det totale

udslip af CO2 fra transport. Det er nogenlunde det samme som udslippet fra al menneskelig aktivitet i hele Afrika.

Lufttransport er verdens hurtigst voksende kilde til drivhusgasser. I 1960 fløj en dansker under 100 kilometer om året i gennemsnit, nu flyver vi over 2.600 kilometer på et år. FN forudser en vækst i flytransporten på fem procent om året frem til 2020. Der vil selvfølgelig ske en teknologisk forbedring af flyenes brændstofforbrug, og kontrolltårnene på jorden bliver stadig bedre til at dirigere flytrafikken, men disse forbedringer kan langtfra følge med den forventede vækst i flyvningerne. Man forventer således en vækst i udledningen af drivhusgasser fra fly på omkring tre procent per år. Det bliver til en fordobling af flytrafikkens drivhuseffekt på 20 til 25 år.

Dertil kommer, at international luftfart ikke er en del af de bindende krav i Kyotoprotokollen. Det eneste, man kunne blive enige om i den forbindelse, var en vag formulering om, at de enkelte lande skal gøre, hvad de kan, for at reducere lufttrafikken.

NOAH har længe talt for, at de årlige udledninger af CO2 på globalt plan skal halveres inden for de næste 30 til 50 år, så vi kan undgå alt for dramatiske klimaændringer. Da ulandene samtidig har vækst i deres udledninger - og vi ingen moralsk ret har til at forhindre dem i det - betyder det, at de industrialiserede lande skal skære væsentligt mere end halvdelen af deres nuværende udslip. For Danmarks vedkommende skal vi reducere til omkring en tiendedel af det nuværende udslip, hvis vi skal leve op til et globalt lighedsprincip. Det er således svært at se, hvordan der skal blive plads til den udvikling i luftfarten, der lægges op til.

Ironisk nok er turisme en af de industrier, der er mest i farezonen, når klimaet ændrer sig, fordi turisme afhænger af det lokale miljø. Eksempelvis risikerer lavtliggende turistdestinationer at blive oversvømmet. En del øer er i farezonen for at forsvinde fuldstændigt. Populære turistdestinationer som Grækenland og Tyrkiet kan blive ulideligt varme om sommeren, og vi ser allerede nu, at mange koralrev, der er utrolig temperaturfølsomme, er ved at gå til. Og skidestinationerne risikerer mangel på sne!

Rigtigt mange regeringer i Syd ser turisme som en af de sektorer, der skal skabe vækst og velstand. Det er da også med god grund, for turisme har præsteret kometagtige vækstrater i mange ulande de sidste 10-20 år. Spørgsmålet er dog, om det ikke er lige lovlig forførende med de imponerende vækstrater. Ifølge direktøren for Albatros Rejser bliver kun 50 kroner brugt lokalt for hver 10.000 kroner, rejsebureauets kunder spenderer på en rejse. Resten går til Albatros Rejser, korrupte regeringer og den rige overklasse i Syd.

I de populære ulande er der efterhånden mange eksempler på den flotte og uberørte sandstrands forvandling til en ucharmerende og ulækker skrotdestination fuld af slum og prostitution. Personligt kan jeg ikke lade være at føle, at de giver, og vi ødelægger. Øjensynligt er rejsebranchen udmærket klar over den uheldige udvikling, når de reklamerer med, at man skal skynde sig at se dette eller hint fantastiske land, inden det bliver ødelagt - af turister, underforstået.

Et af de første skridt, der må tages for at gøre turistsektoren bæredygtig, er at indføre 'forureneren betaler'-princippet. Det har vist sig at være ganske svært for en fattig national

regering at opkræve turistskatter, så der bliver råd til at beskytte de lokale områder mod at blive skrotdestinationer, fordi landet er i international konkurrence om turisternes gunst. Problemet er nøjagtigt det samme som for den internationale luftfart, hvor det er bundlinjen, der er højeste fællesnævner. Turister betaler ikke for den forurening, de forårsager, fordi det internationale samfund ikke kan blive enige om fælles regler.

For ikke at være en del af masseødelæggelsen af populære turistmål vender flere og flere vesterlændinge sig mod økoturisme. Især i ulande bliver økoturisme ofte lanceret som det nye dyr i åbenbaringen for at beskytte natur og kultur. Økoturisme er et nyt koncept, som turistindustrien har udviklet inden for de sidste 10-15 år. Men kan godhjertede vestlige turister virkelig være med til at beskytte de lokale områder?

For nogle turistaktører er økoturisme intet andet end turisme, hvor turister får lejlighed til at opleve naturen. I Guatemala er der eksempelvis et lille firma, som kalder det økoturisme, når de flyver turister rundt for at se naturen fra oven. Andre ser økoturisme som turisme, der først og fremmest skal hjælpe med til at beskytte natur og kultur. Men den mest almindelige opfattelse af økoturisme er nok en form for turisme, der har minimal indvirkning på den lokale natur og kultur, og som er udviklet for at undgå de værste følger af masseturismen.

Et iøjnefaldende problem ved økoturisme er, at det ofte blot er gammel vin på nye flasker. Den traditionelle turistsektor bruger økoturisme som et nyt ord i markedsføringen af turisme, og rejser lanceres som økoturisme, blot der er minimal kontakt med naturen.

Et eksempel på økoturisme, når det er bedst, findes i Toledo-området i Belize. Her søger Toledo Ecotourism Association for, at de lokale bliver lært op i, hvordan de skal håndtere turismen. De lokale tilbereder maden til turisterne, guiderne er lokale osv. Foreningen sørger også for, at de lokale får et indblik i, at det er den lokale kultur og natur, der er selve grundlaget for, at turisterne besøger området. Dermed er de lokale fortalere for naturbeskyttelse og ser værdier i at beskytte deres kultur. Og ikke mindst har lokalbefolkningen lært, hvilken pris de kan tage for deres service. Dermed får de et afkast, der øjensynligt er større end det, de ville kunne få ved at sælge ud af naturressourcerne. Selv om det ikke er dyrt i forhold til vestlige priser, er priserne højere end det normale niveau i Belize, og mange turister holder sig væk. Cocktailen af høje priser og få turister hjælper i høj grad med til, at turist og lokalsamfund har gensidig respekt for hinanden.

Fordi det per definition er svært at bruge penge i en udørk, skal der et betydeligt forarbejde til, før turisme giver et afkast i lokalområderne. Spørgsmålet er, om en kommerciel rejsearrangør fra byen er i stand til, eller interesseret i, at efterleve dette. Det er mere profitabelt at fylde en jeep op med proviant, telte og turister og på den måde undgå (den økonomiske) kontakt med de lokale, når vildnisset skal udforskes.

Trods alle odds lykkes det vitterligt nogle gange at få økoturisme til at virke efter hensigten, ofte, som i Belize, med en ikkekommerciel organisation som mellemlid.

Via turismen får de fattige fyldt deres maver, og de ser deres egen fordel i at respektere miljølovgivningen. De fattige tjener penge, og naturen bliver beskyttet. Men det er dyrt, det skal være dyrt, det må aldrig blive discount og masseturisme. Til gengæld er oplevelsen

unik. Faren er, at det økonomiske imperativ 'mere vil have mere' slår igennem i det lokale område. Er oplevelsen unik, er der potentiale for flere turister. Flere og flere turister betyder, at formen langsomt ændrer sig fra at være økoturisme til almindelig turisme med alle dens problemer.

Velfungerende økoturisteller ej, det er meget svært at opleve andre kontinenter uden at løse billet til en forurenende flyvemaskine. Skal det at rejse være miljømæssigt bæredygtigt - det vil sige, at alle mennesker på Jorden samt de fremtidige generationer kan rejse tilsvarende, uden at miljøet forringes - kræver det, at vi flyver langt mindre og betaler langt mere.

Heldigvis findes der gode og attraktive alternativer til flyturismen. Mange danskere har set alt for lidt til deres eget land, og, når først solen er der, er Vesterhavet en af verdens bedste strande. Ja, faktisk verdensberømt blandt surferne i Californien. Polen, de baltiske lande, Sverige og Norge byder på store naturoplevelser inden for en dagsrejse fra Danmark. Desuden kan stort set alle destinationer i Europa sagtens nås, uden at man flyver.

Er man mest til øl, fiske og hornmusik, findes der utroligt mange tilbud i Danmark og omegn - og pengene sparet på flybilletten til Goa gør, at sømmet kan holdes i bund sommeren igennem.

Er man en globetrotter, der absolut vil ud at se andre kontinenter, kan man tage toget til Asien. At sejle til Afrika eller Amerika kræver held, kontakter og planlægning, men jo flere, der gør det, jo nemmere bliver det. Dette vil naturligvis kræve, at det nuværende rejsemønster langsomt ændres til, at man tager på færre ferier, der til gengæld varer længere. Hvis man sparede op til en rejse i lang tid, kunne man tage af sted i længere tid ad gangen, og oplevelsen ville blive så meget større. Man vil få sjælen med, og der ville være meget bedre tid til at sætte sig ind i de lokale forhold.

Bevæger vi os væk fra det individuelle plan, er der tilsvarende et væld af tiltag, der ville kunne fremme en bæredygtig turisme. Det kan ikke passe, at man skal skifte tog midt om natten i Hamburg, når man rejser med sovevogn i Europa. Handelsflåden har masser af tomme kahytter. Hvorfor er der ikke et rejsebureau, der kan finde ud af at udnytte dem? Kolonisterne var langt fremme med planerne om en Cape-Kairo-jernbane gennem Afrika. Den blev aldrig færdig, selv om mange af brudstykkerne stadig benyttes. Desværre er der ikke mange, der tør investere i bæredygtige transportformer - dertil er flytrafik for himmelråbende billig.