

En Flåm av turister

En studie av stedets betydning for
lokalbefolkningen i en turistbygd



Kaia Wøien Nicolaisen

Masteroppgave i økonomisk geografi,
regional utvikling og planlegging

Institutt for geografi
Universitetet i Bergen

Mai 2020

Forord

Å gå fra en hverdag som toppidrettsutøver til en hverdag som masterstudent har vært en interessant prosess. Lange skiturer i skogen er faktisk ganske annerledes enn lange dager på lesesalen. Selv om arbeidet med masteroppgaven til tider har vært utfordrende, har det også vært veldig spennende og lærerikt.

Jeg føler meg heldig som har hatt en fin heilagjeng under hele arbeidet, som har bidratt med gode samtaler, innspill til oppgaven, korrekturlesing og oppmuntring underveis. Takk, mamma, pappa, Esten og Lars. Dere er gull verdt.

En takk også til veileder Grete Rusten for fantastisk oppfølging, grundig veiledning og veldig gode innspill underveis.

Og ikke minst, takk til alle informantene som tok seg tid til et intervju i en travel arbeidshverdag. Jeg setter stor pris på deres imøtekommenhet, interesse og engasjement for temaet. Takk for kaffe, hjemmelaget saft og hyggelige samtaler. Denne oppgaven hadde ikke blitt til uten dere.

Nå er mastergraden fullført, og jeg er klar for nye eventyr.

Kaia Wøien Nicolaisen, 15. mai 2020

Sammendrag

Flåm har de siste hundre årene endret seg fra å være en isolert jordbruksbygd til å bli en av Norges mest populære turistdestinasjoner og cruisehavner, med tilreisende fra hele verden. Med en fenomenologisk tilnærming forsøker denne studien å belyse hvordan innbyggere og ellers andre som er sysselsatt i Flåm opplever at masseturismen påvirker Flåm som sted og lokalsamfunn. Dette gjør studien ved å undersøke informantenes stedsopplevelser og hverdagsliv, hvordan virksomheter i Flåm blir påvirket av masseturismen, og hvilke meninger informantene har om masseturismen i Flåm. Det teoretiske rammeverket er basert på stedsteorier, hvor blant annet stedsopplevelser og hvordan steder er sosialt konstruert står sentralt, i tillegg til teorier som omhandler lokale innbyggers opplevelser av turismens effekter på stedet og lokalsamfunnet.

De empiriske dataene er basert på 15 semi-strukturerte intervjuer med innbyggere og ellers andre som er sysselsatt i Flåm - informanter med varierende sosioøkonomiske bånd til Flåm. I tillegg er det i oppgaven brukt sekundærdata og et innslag av observasjon.

Studien finner svært varierende opplevelser av reiselivet og av Flåm som sted. De fleste som inngår i studien mener turisme er viktig for Flåm på grunn av ringvirkningene det skaper i lokalsamfunnet, men det er uenigheter rundt hvilket omfang turismen burde ha i Flåm. For flere har reiselivet ført til en mulighet for å bo og/eller jobbe i bygda, og Flåm blir av flere presentert som en «levende bygd» på grunn av ringvirkningene av reiselivet. Likevel finner studien at turismen også fører til svært negative stedsopplevelser hos enkelte. Dette går spesielt på det store antallet turister som besøker Flåm sommerstid, og at Flåm oppleves som et sted for turister heller enn for lokalsamfunnet. Som et resultat av dette opplever flere at Flåm kulturelt sett har blitt noe pregløst. Flere er også bekymret for utslipp fra cruiseskipene som kommer til bygda. Selv om Flåm blir presentert på svært ulike måter, er stedsopplevelsene i flere tilfeller preget av en ambivalens, hvor innbyggere har både positive og negative stedsopplevelser på samme tid.

Innholdsfortegnelse

Forord	iii
Sammendrag	v
Liste over tabeller og figurer	ix
1. Introduksjon	1
1.1 Problemstillinger	1
1.2 Oppgavens oppbygging.....	3
2. Flåm og turistnæringen – en presentasjon av feltområdet	5
2.1 Et reiseliv i vekst	5
2.2 Flåm	5
2.3 Turisme i Flåm i en historisk kontekst.....	13
2.4 Reiselivet i Flåm i dag.....	19
3. Steder og turisme – et teoretisk perspektiv	25
3.1 Sted.....	26
3.1.1 Steder forstått fenomenologisk.....	27
3.1.2 Tre stedsdimensjoner.....	27
3.1.3 Ulike stedsopplevelser.....	31
3.1.4 Stedsbilder og sosial konstruksjon av steder	34
3.1.5 Et relasjonelt sted	35
3.1.6 Bygd – et ruralt sted	35
3.1.7 Menneskene på et sted - lokalsamfunnet.....	36
3.2 Hvordan turisme preger et lokalsamfunn.....	37
3.2.1 Turismens effekter på et sted og lokalsamfunn	38
3.2.2 Overturisme	41
3.2.3 Lokale holdninger til turisme	41
3.2.4 Modeller for utvikling av turisme og innbyggeres holdninger	43
4. Forskningsdesign og metode	47
4.1 Forskningsdesign	47
4.2 Forskningsstrategi - casestudie.....	48
4.3 Utvalg.....	49
4.3.1 Utvalgsprosess.....	50
4.3.2 Informantene	51
4.4 Datainnsamling.....	53
4.4.1 Sekundære kilder og data	53
4.4.2 Intervjuer og feltarbeid.....	55
4.4.3 Observasjon.....	58
4.5 Analyseprosessen	59
4.6 Datakvalitet.....	60
4.7 Etske refleksjoner.....	62
5. Turistbygda Flåm sett fra et lokalsamfunnsperspektiv	65
5.1 Stedsbilder og hverdagsliv i turistbygda Flåm.....	66

5.1.1 Stedet mellom fjord og fjell.....	68
5.1.2 Hverdagslivet i en turistbygd.....	70
5.1.3 Det relasjonelle Flåm.....	75
5.1.4 Et autentisk sted? Lokal kultur og identitet	76
5.1.5 Ambivalente stedsfølelser	78
5.1.6 Flåmminger i bildet av bygda.....	79
5.2 Å drive virksomhet i en turistbygd.....	81
5.2.1 Turismens økonomiske fordeler for virksomheter i Flåm	82
5.2.2 Reiselivets påvirkning på driften av virksomheter i Flåm	84
5.2.3 «If you can't beat them, join them».....	86
5.2.4 Dårlig rykte?.....	87
5.2.5 Å uttale seg i offentligheten	87
5.3 Miljø, planlegging og styring.....	88
5.3.1 Cruiseturisme og miljøbelastning	89
5.3.2 Kommunal styring og forvaltning	91
5.3.3 Bæreevne.....	93
5.3.4 Et felles ønske om endring	96
6. Opplevelser av sted, lokalsamfunn og masseturisme i Flåm – en avsluttende drøfting	97
6.1 Hvordan preger masseturismen lokalsamfunnets stedsopplevelse?	97
6.2 Hvordan påvirkes ulike virksomheter av masseturismen i Flåm?	101
6.3 Hvilke meninger finnes det om masseturismen, og hvordan preger disse meningene lokalsamfunnet?... ..	103
6.4 Konklusjon - Hvordan oppleves lokalsamfunnet, stedet og en omfattende turisme av innbyggere og ellers andre som har sitt virke i Flåm?	108
6.5 Avsluttende refleksjoner og videre forskning	109
7. Litteraturliste	111
Vedlegg.....	119

Liste over tabeller og figurer

Tabeller

Tabell 1: Antall sysselsatte i Aurland kommune, etter næring og bosted 2019.....	8
Tabell 2: Antall virksomheter med ansatte i Aurland kommune, etter næring.....	10
Tabell 3: Antall anløp i "landskapshavner" på Vestlandet i 2018.....	21
Tabell 4: Oversikt over informanter	52

Figurer

Figur 1: Kart over Flåm	6
Figur 2: Befolkningsutvikling Aurland kommune	7
Figur 3: Befolkningsutvikling Flåm	7
Figur 4: Pendling til og fra Aurland kommune 2019.....	11
Figur 5: Selskapsstruktur Aurland Ressursutvikling AS	12
Figur 6: Flåm 1971	13
Figur 7: Flåm 2019	14
Figur 8: Flåm 1930	15
Figur 9: Flåm 1950	16
Figur 10: Flåm 2019	16
Figur 11: Rundball-aksjonen i 2014.....	18
Figur 12: Antall cruiseanløp i Flåm 2000-2019	19
Figur 13: Antall cruiseanløp per måned i Flåm 2019	20
Figur 14: Hypotetisk utvikling av et turistområde.....	44
Figur 15: Irritasjonsindeks – lokale innbyggers holdninger til turisme.....	46
Figur 16: Oversiktsbilde Flåm sentrum	66
Figur 17: Fretheim og Flåm	68

1. Introduksjon

Sommeren 2014 hadde en gruppe lokale innbyggere i Flåm, hovedsakelig bestående av lokale bønder, fått nok av cruiseskipene som la til ved kaia i Flåm. De var lei av å se blåøyken fra cruiseskipene legge seg som et lokk over Flåm. Lei av turistene. Lei av cruiseskipene. Lei av masseturismen. De var lei av ikke å bli hørt. De satte opp rundballer hvor det var malt med store bokstaver: «no cruise ships», og plakater på gjerdene rundt hagen sin hvor det sto «no grandi navi». De satt opp bannere på låvetak og husvegger og over Flåmselva med tilsvarende tekster. De hadde fått nok av turistene i bygda. De ville ha Flåm tilbake.

På denne tiden var reiselivet i Flåm i betydelig vekst. Det ble stadig annonsert nye rekorder i antall turister og rekorder i omsetningen til flere av bedriftene i Flåm. Reiselivet hadde skapt mange arbeidsplasser, det var befolkningsvekst i Flåm og nye boliger ble bygget.

To sider av samme sak: Mens noen nøt godt av veksten innen reiselivet i Flåm, satt andre med en opplevelse av å miste sin egen bygd. Situasjonen i Flåm er imidlertid ikke unik. Tilsvarende utfordringer finnes på mange reisemål i verden og i Norge; Venezia og Barcelona, Geiranger og Lofoten. Mange destinasjoner sitter med de samme utfordringene ved både å være et sted for lokale innbyggere og samtidig være en turistdestinasjon med besøkende fra hele verden. Begrepene *overturisme* og *masseturisme* har i økende grad blitt brukt om steder hvor antallet turister kan oppleves som en belastning på et lokalsamfunn (Innerhofer et al., 2020).

Formålet med denne studien er å belyse hvordan innbyggere og ellers andre som er sysselsatt i Flåm opplever at masseturismen påvirker stedet og lokalsamfunnet. Studien drøfter fordelene og ulempene for et lokalsamfunn ved å ha mange tilreisende turister, hvilke ringvirkninger dette har for lokalsamfunnet, og innbyggeres opplevelse av stedet med denne turisttilstrømmingen. Målet er å få en bedre innsikt i hvordan dette oppleves fra et lokalsamfunnsperspektiv.

1.1 Problemstillinger

Vestlandsforskning sin rapport «Sustainable cruises» fra 2019 presenterte et forslag til temaer for videre forskning, som det per 2019 var begrenset informasjon om. Blant annet ble det etterlyst studier på hvordan trengsel på grunn av overturisme påvirker lokalbefolkningen og deres bruk av offentlige områder og serveringssteder. Det blir også etterlyst forskning på cruisedestinasjoners bæreevne, og hvordan ulike interessegrupper opplever at cruiseturister

påvirker attraktiviteten til reisemålet (Walnum et al., 2019). Denne studien vil omhandle flere av de ovenfor nevnte temaene.

I denne studien undersøkes opplevelsene av, meningene om, og erfaringene med masseturisme knyttet til sted, i et lokalsamfunnsperspektiv. Dette vil studien gjøre ved følgende problemstilling:

- *Hvordan oppleves lokalsamfunnet, stedet og en omfattende turisme av innbyggere og ellers andre som har sitt virke i Flåm?*

For å tydeliggjøre formålet med studien har jeg utarbeidet tre underproblemstillinger, som på hver sin måte kan gi perspektiver til den overordnede problemstillingen:

- 1) *Hvordan preger masseturismen lokalsamfunnets stedsopplevelse?*
- 2) *Hvordan påvirkes ulike virksomheter av masseturismen i Flåm?*
- 3) *Hvilke meninger finnes det om masseturismen, og hvordan preger disse meningene lokalsamfunnet?*

Den første underproblemstillingen belyser hvordan Flåm som sted oppleves, og hvilke følelser som knytter seg til Flåm som sted blant innbyggere og ellers andre som er sysselsatt her. Jeg vil i den forbindelse også drøfte hvordan stedet brukes i hverdagen og hvordan masseturismen preger bruken av stedet.

Relatert til underproblemstilling 2 vil jeg undersøke hvordan ulike virksomheter påvirkes av masseturismen i Flåm. Hvordan næringsaktiviteter blir påvirket av masseturismen omhandler i stor grad hvilke ringvirkninger reiselivet har i lokalsamfunnet, og på den måten også preger lokalsamfunnet og stedet. I min oppgave vil ringvirkninger ikke bli målt kvantitativt i form av systematiske verdiskapningseffekter. I stedet baseres vurderingen av ringvirkninger av oppfatninger næringsdrivende har om dette temaet som er framkommet i intervjuene. Med tanke på underproblemstilling 2 omfatter det først og fremst temaet ut fra virksomhetens ståsted.

I den tredje underproblemstillingen belyses meningene innbyggere og andre som er sysselsatt i Flåm har om masseturismen. Hvilke meninger et lokalsamfunn har om turismen vil kunne si noe om i hvor stor grad masseturismen har støtte i lokalsamfunnet.

1.2 Oppgavens oppbygging

Introduksjonskapittelet har presentert temaet og problemstillingene til studien.

I det andre kapittelet vil feltområdet til studien bli presentert. Her presenteres de geografiske og næringsmessige kjennetegnene til området og utviklingen av reiselivet i Flåm i et lengre tidsperspektiv fram til i dag. I det tredje kapittelet drøftes det teoretiske rammeverket til oppgaven. Dette kapittelet er todelt, hvor den første delen omhandler stedsteorier, mens den andre delen presenterer teorier om hvordan turisme kan prege steder og lokalsamfunn. Forskningsdesign og metode blir beskrevet i det fjerde kapittelet, mens empiriske funn omfattes av kapittel 5. Første del av kapittel 5 omhandler hvordan Flåm oppleves som sted, mens del to dreier seg om hvordan turismen preger ulike virksomheter i Flåm. Dernest handler det om hvilke meninger som finnes i Flåm om turisttrafikken, knyttet til miljø, planlegging og styring. Intervjuene både har omfattet både fastboende fra stedet, og innflyttere. Kapittel 6 drøfter problemspillingene relatert til teori, empiriske funn, og dette sett i sammenheng med studiens metodiske struktur. Avslutningsvis presenteres noen ideer om mulig videre forskning knyttet til dette temaet. Slutten av oppgaven har litteraturliste og vedlegg med intervjuguide.

2. Flåm og turistnæringen – en presentasjon av feltområdet

I dette kapittelet blir studieområdet Flåm presentert. Presentasjonen innledes med en kortfattet beskrivelse av reiselivsnæringen nasjonalt, før jeg presenterer de geografiske og næringsmessige kjennetegnene ved Flåm. Deretter presenteres utviklingen av reiselivet i Flåm. Siste del vil omhandle dagens situasjon hva angår turisme og cruiseturisme i Flåm.

2.1 Et reiseliv i vekst

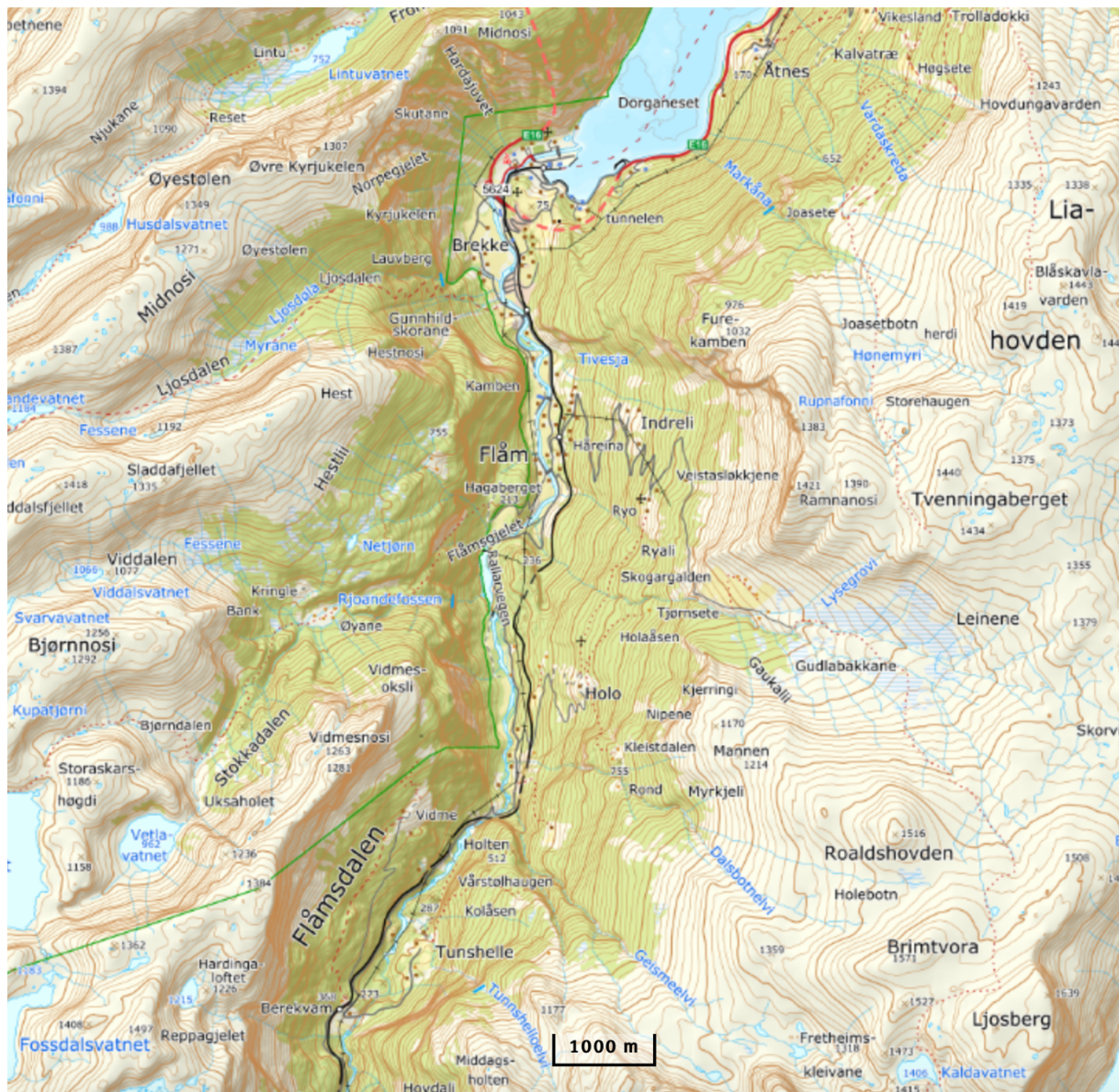
Reiselivet i verden viser sterk vekst. I følge WTTC (2020) genererer reiser og reiseliv 10,3% av det globale BNP og 330 millioner arbeidsplasser er knyttet til reiselivet. Også i Norge er reiselivet i vekst. Reiselivet i Norge har de siste årene hatt en økning både i sysselsetting og omsetning. Siden 2012 har antall sysselsatte innen denne næringen årlig økt med rundt 3%, og i 2017 var det 166 000 arbeidsplasser innenfor reiselivet. Omsetningen innenfor reiselivet har også økt kraftig de siste årene. Siden 2004 har den gjennomsnittlige årlige veksten innen denne næringen ligget på rundt 7%, og i 2017 var reiselivsbedriftenes samlede inntekter på rundt 192 mill. NOK (Jakobsen, 2018). Dette viser noe av omfanget til reiselivsnæringen i Norge. Reiselivet skaper mange arbeidsplasser, og er en viktig inntektskilde for mange bedrifter og lokalsamfunn i Norge.

Cruisetrafikken i Norge er også i vekst. Fra 2000-2018 har antall cruiseturister i Norge økt fra 200 000 til nesten 800 000. Antall cruiseanløp økte i samme periode fra rundt 1200 til 2150. Cruiseskipene har også blitt større i denne perioden, og mye av veksten i antall cruisepassasjerer kommer dermed av at antall passasjerer per skip har økt. Det er hovedsakelig Vestlandet som har hatt den største veksten i cruisetrafikken i Norge (Dybedal & Jacobsen, 2019).

2.2 Flåm

Flåm er valgt som feltområde fordi det er en typisk norsk bygd som er preget av et stort antall besøkende turister hvert år. Det har vært mye fokus og debatt rundt turismen og spesielt cruiseturismen i Flåm, både i media og politikken, men også som et forskningsfelt. Flåm er en av Norges mest besøkte cruisehavner, men stedet har også mange tilreisende som kommer med Flåmsbanen, med bil, skyssbåt eller buss (Dybedal, 2018). Flåm er en liten bygd i Aurland kommune i Vestland fylke, og ligger om lag 10 km sør for kommunesenteret Aurlandsvangen. Bygda ligger innerst i Aurlandsfjorden, en av Sognefjordens sydlige fjordarmer. Navnet Flåm betyr «liten flate mellom bratte fjell» (Selland, 2018), noe som beskriver området godt. Den tettete bebyggelsen ligger nederst i Flåmsdalen, der dalen møter Aurlandsfjorden (jf. figur 1).

Ellers er det spredt bebyggelse og jordbrukslandskap oppover dalen. Topografien gjør at andre områder stort sett er ubeboet; spesielt på grunn av bratte fjellsider og rasutsatte områder. Områdets vakre fjordlandskap og praktfulle natur har ført til en betydelig turisttrafikk, spesielt om sommeren. Stedet har gjennomgått en enorm utvikling siden de første turistene ankom på midten av 1800-tallet (Indrelid, 2003). I dag setter turismen sitt tydelige preg på lokalsamfunnet, med de virksomheter og mange tilreisende som vi finner her i turistsesongen.



Figur 1: Kart over Flåm

Kilde: ©kartverket/norgeskart.no

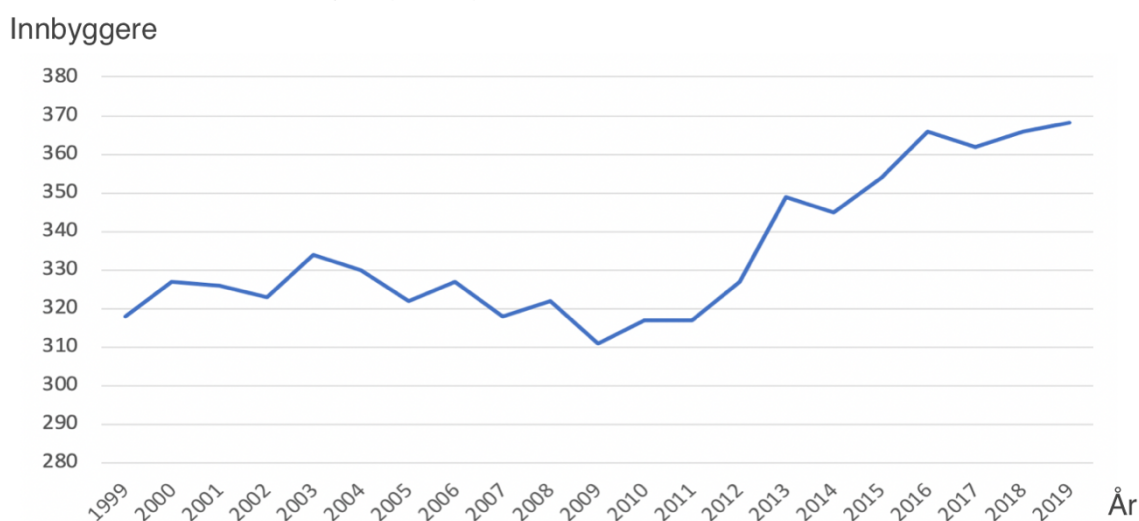
Flåm er en liten bygd. Per 31.12.2019 var det 1781 innbyggere i Aurland kommune (Statistisk sentralbyrå, 2020a). Av disse innbyggerne var 368 personer registrert bosatt i Flåm (Statistisk sentralbyrå, 2020c). Som det framgår av figur 2, var folketallet i kommunen nedadgående fram

til 2009, da antall innbyggere var 1683. Rundt 2009 begynte imidlertid befolkningstallet i Aurland kommune å øke. I følge Vareide et al. (2018) er det en økt bosteds- og næringsattraktivitet som er noe av grunnen til det økte folketallet i kommunen. Spesielt pekes det på veksten i reiselivet som en viktig faktor. Figur 3 viser befolkningsutviklingen spesielt for Flåm. Som det framgår av figuren har også Flåm hatt en befolkningsvekst siden 2009. Fra 311 innbyggere i 2009 til 368 innbyggere i 2019 har Flåm hatt en befolkningsvekst på hele 18% i denne perioden. Det må her også nevnes at befolkningstallet i kommunen i sin helhet, men også spesielt i Flåm er mye høyere sommerstid på grunn av sesongansatte som jobber i ulike reiselivsbedrifter, noe som ikke framgår av figur 2 og 3.



Figur 2: Befolkningsutvikling Aurland kommune

Kilde: Statistisk sentralbyrå (2020a), Statistikkbanken: tabell 01222



Figur 3: Befolkningsutvikling Flåm

Kilde: Statistisk sentralbyrå (2020c), Statistikkbanken: tabell 04317

Fjorden utgjør et sentralt landskapstrekk, og trekker til seg turister fra hele verden. Nærøyfjorden verdensarvområde er definert som en del av Verdensarvområdet Vestnorsk Fjordlandskap, og kom inn på UNESCOs Verdensarvliste i 2005. Området inkluderer Nærøyfjorden, Aurlandsfjorden og store deler av fjellområdene som ligger rundt disse fjordene. Status som verdensarvområde fikk området på grunn av sin naturskjønnhet og geologi, og området blir omtalt som ett av verdens vakreste fjordlandskap. Verdensarvstatusen forplikter Norge til å bevare området gjennom å redusere negative miljøpåvirkninger og annen skade på området (UNESCO, u.å.). Selv om bygda Flåm ikke er inkludert i selve verdensarvområdet, preger verdensarvstatusen reiselivet gjennom blant annet strengere utslippskrav enn ellers i landet til de cruiseskipene som anløper her (jf. kapittel 2.3, om nullutslippskrav).

Det store antallet turister som besøker Aurland kommune hvert år setter sitt preg også på *næringene* som opererer i området. Aurland har tradisjonelt vært en typisk jordbrukskommune, men er også kjent for å være en kraftkommune med store fornybare ressurser i form av vannkraft. Nedenfor gis en presentasjon av næringslivet i Aurland kommune.

Tabell 1: Antall sysselsatte i Aurland kommune, etter næring og bosted 2019

Kilde: Statistisk sentralbyrå (2020e), Statistikkbanken: tabell 07984.

Næringskode	Næring	Antall sysselsatte etter bosted (Aurland)	Prosentandel sysselsatte etter bosted (Aurland)
01-03	Jordbruk, skogbruk og fiske	34	3,6
05-33	Bergverksdrift, utvinning og industri	67	7
35-43	Elektrisitet, vann og renovasjon, bygge- og anleggsvirksomhet	172	18
45-47	Varehandel, reparasjon av motorvogner	67	7
49-53	Transport og lagring	47	4,9
55-56	Overnattings- og serveringsvirksomhet	98	10,3
58-82	Forretningsmessig tjenesteyting	142	14,9
84	Offentlig administrasjon, forsvar, sosialforsikring	33	3,5
85	Undervisning	87	9,1
86-88	Helse- og sosialtjenester	173	18,2
90-99	Personlig tjenesteyting	21	2,2
00	Virksomheter med manglende registrering	12	1,3
	Totalt	953	100

Tabell 1 viser antall sysselsatte i Aurland kommune i 2019 etter næring. Tabellen er basert på antall sysselsatte som har sitt bosted i Aurland kommune. I oversikten over næringsstrukturen i kommunen vil reiselivet særlig inngå blant sysselsettingen innen *varehandel*, *overnatting* og

servering, som til sammen utgjør 17,3% av antall sysselsatte i kommunen. Virksomheter rettet mot reiselivet finnes også innenfor *transport*, som for eksempel Flåmsbanen, men vil også inkludere virksomheter som taxi og varetransport som er orientert mot andre markeder. Noen tjenester som reiselivet benytter seg av vil også være registrert under andre kategorier som for eksempel *forretningsmessige tjenester*, men dette er samtidig virksomheter som betjener kommunens innbyggere og næringsliv ellers. Det samme gjelder kategorien *personlig tjenesteyting*, hvor vi også vil finne virksomheter som driver med opplevelsesaktiviteter for turister som for eksempel kajakkpadling. Næringskategorien *industri* inkluderer noen virksomheter som også henvender seg til reiselivet, som for eksempel skoprodusenten i Aurland og bryggerivirksomheten Ægir i Flåm. Det vil altså ikke klart framgå av næringsstatistikken hva som er klart reiselivsorienterte virksomheter, og hvor mange som dermed er sysselsatt innenfor reiselivet. Det kan imidlertid nevnes at pandemien med Covid-19-viruset har ført til fullstendig stopp i reiselivet vinteren 2020, noe som klart viser hvor mange som lever av turismen i Aurland (jf. kapittel 2.2).

Den andre større sysselsettingskategorien er typisk nok offentlige tjenester, som vi i tabellen kan finne under *offentlig administrasjon* sammen med *undervisning* og *helse- og sosialtjenester*. Offentlige tjenester utgjør til sammen rundt 1/3 av antall sysselsatte i Aurland kommune, noe som er en nokså typisk andel sammenlignet med fordelingen av offentlig og privat ansatte på landsbasis (KommuneProfilen, 2020).

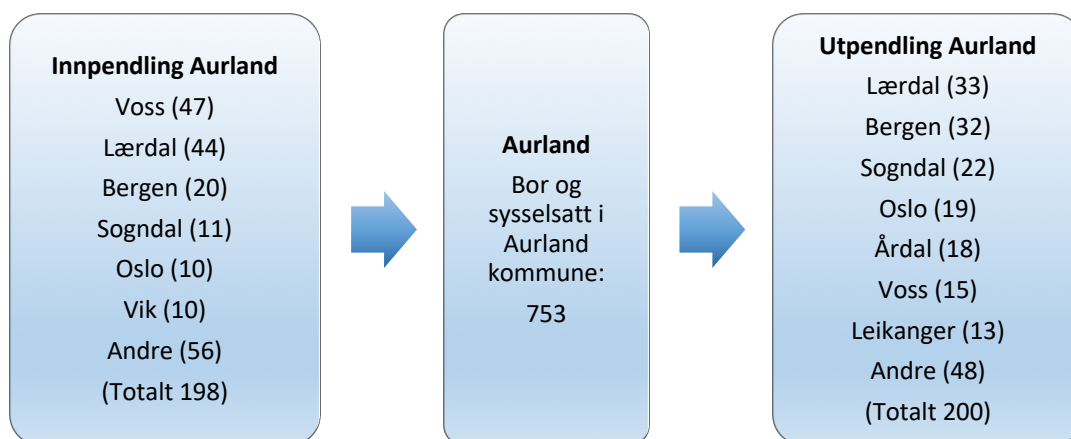
Næringsstrukturen i Aurland kommune kan også belyses gjennom antall virksomheter med ansatte, som framgår av tabell 2. Som nevnt i diskusjonen rundt tabell 1 om antall sysselsatte i Aurland kommune, vil reiselivet stort sett inngå i næringskategoriene *overnattings- og serveringsvirksomhet* og *varehandel*. Det er til sammen 28 virksomheter i disse to næringskategoriene, noe som utgjør om lag 20% av alle virksomheter med ansatte i kommunen. De siste ti årene har det generelt vært liten forandring i antall virksomheter etter næringskategorier. Unntaket er *jordbruk, skogbruk og fiske*, som er nær halvert det siste tiåret, fra 18 virksomheter i 2009 til 10 virksomheter i 2019.

Tabell 2: Antall virksomheter med ansatte i Aurland kommune, etter næring

Kilde: Statistisk sentralbyrå (2020d), Statistikkbanken: tabell 07091

Næringskode	Næring	Antall virksomheter 2019	Antall virksomheter 2015	Antall virksomheter 2009
01-03	Jordbruk, skogbruk og fiske	10	17	18
05-33	Bergverksdrift, utvinning og industri	8	9	9
35-43	Elektrisitet, vann og renovasjon, bygge- og anleggsvirksomhet	21	18	15
45-47	Varehandel, reparasjon av motorvogner	11	11	12
49-53	Transport og lagring	8	9	9
55-56	Overnattings- og serveringsvirksomhet	17	17	15
58-82	Forretningsmessig tjenesteyting	25	21	23
84	Offentlig administrasjon, forsvar, sosialforsikring	7	8	8
85	Undervisning	6	7	5
86-88	Helse- og sosialtjenester	15	17	17
90-99	Personlig tjenesteyting	6	8	6
00	Virksomheter med manglende registrering	0	0	1
	Totalt	134	142	138

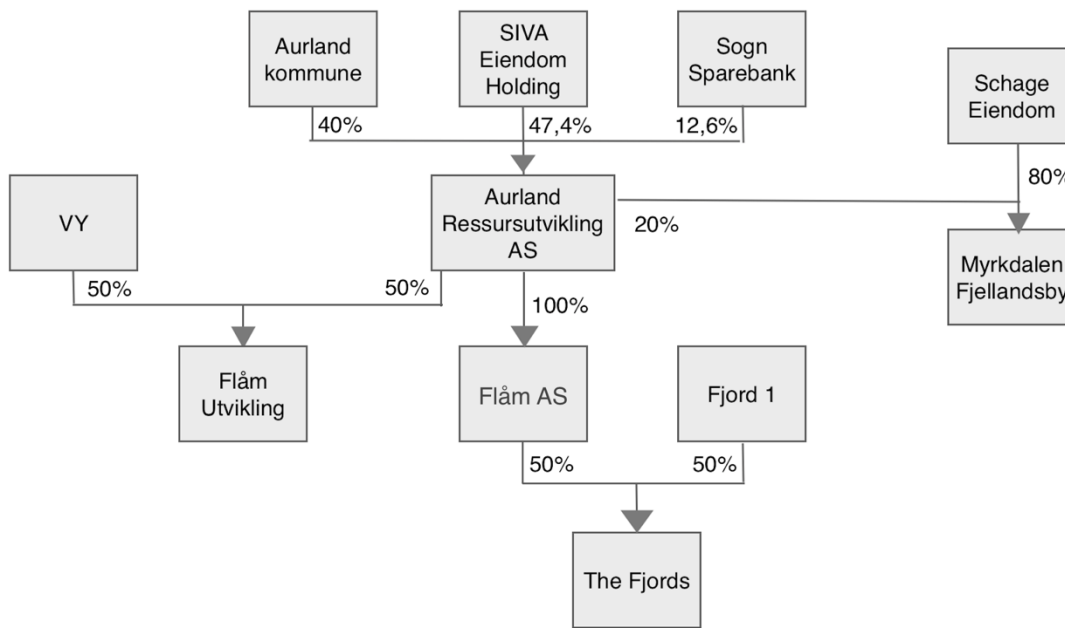
Figur 4 viser antall pendlere til og fra Aurland og andre kommuner i 2019. Pendlingen foregår stort sett i geografisk nærhet, bortsett fra til/fra Oslo og Bergen. 753 personer er både bosatt og sysselsatt i Aurland kommune, mens 200 pendler ut og 198 pendler inn til Aurland kommune. Det vil si at om lag 80% av den totale sysselsettingen i kommunen dreier seg om personer som også bor i kommunen. At 200 personer velger å bo i Aurland men har arbeidsplassen sin i en annen kommune, kan si noe om bostedsattraktiviteten til kommunen, og hvor langt en innbygger er villig til å strekke seg med tanke på arbeidssted. Det kan imidlertid også si noe om at det kan være vanskelig å få en relevant jobb lokalt. Til tross for dette ser vi av figuren at 198 mennesker pendler inn til kommunen, noe som kan tyde på at kommunen kan tilby et attraktivt arbeidsmarked.



Figur 4: Pendling til og fra Aurland kommune 2019

Kilde: Statistisk sentralbyrå (2020b), Statistikkbanken: tabell 03321

Det finnes flere, både små og store turistorienterte virksomheter i Flåm. Flere av de turistorienterte virksomhetene er knyttet til konsernet Aurland Ressursutvikling AS, som ble etablert i 1997. Hovedtrekkene i selskapsstrukturen kan ses på figur 5. Aurland kommune er deleier i konsernet, sammen med SIVA Eiendom og Sogn Sparebank. Konsernet har altså eiere på henholdsvis lokalt, nasjonalt og regionalt nivå. Som figuren viser, er en rekke underselskaper helt eller delvis eid av Aurland Ressursutvikling. Flåm Utvikling, som hovedsakelig driver Flåmsbanen, eies også delvis av Vy, et nasjonalt selskap. Flåm AS (Visit Flåm) er heleid av Aurland Ressursutvikling, og eier sammen med Fjord 1 The Fjords – elektriske sightseeingbåter som driftes fra Flåm. I tillegg har Aurland Ressursutvikling også eierskap regionalt i Myrkdalen Fjellandsby. I tillegg til virksomhetene som er nevnt i figuren, er også en rekke andre bedrifter knyttet til konsernet; blant annet flere overnattingssteder, spisesteder og butikker (Visit Flåm, 2019). Totalt sett hadde hele Flåm-klynga (nettverket av virksomheter som presentert i figur 5) i 2019 i alt 120 fast ansatte, rundt 250 sesongansatte, og en omsetning på 660 mill. NOK (Visit Flåm, 2020), noe som viser omfanget av Flåm-klynga. Flåm-klynga viser synergier og avhengighet i reiselivet i Flåm, men også at reiselivet i Flåm inkluderer aktører på både lokalt, regionalt og nasjonalt nivå, og både private og offentlige aktører. Mye av reiselivet i Flåm er altså knyttet sammen av konsernet Aurland Ressursutvikling, men det finnes også flere turistorienterte bedrifter som holder til i Flåm som ikke er en del av dette nettverket. I april 2020 ble det publisert en pressemelding om at Aurland Ressursutvikling og Myrkdalen Fjellandsby på Voss slår seg sammen, og dette blir dermed en av Norges største reiselivsaktører (Visit Flåm, 2020). Dette vil naturlig nok kunne få konsekvenser for eierstrukturer og hvilken geografisk forankring selskapet har. Blant annet vil Schage Eiendom, et nasjonalt forankret selskap, komme inn på eiersiden av Aurland Ressursutvikling etter denne sammenslåingen.



Figur 5: Selskapsstruktur Aurland Ressursutvikling AS

Kilde: Visit Flåm (2019)

At reiselivet betyr mye for Aurland og Flåm har også vist seg gjennom Covid-19-pandemien som startet vinteren 2020. I slutten av mars 2020 var Aurland den kommunen med høyest ledighet i Vestland fylke, med 19,2% (NAV, 2020). I 2019, før pandemien stengte ned Norge, lå arbeidsledigheten i kommunen på rundt 1,6% (Statistisk Sentralbyrå, 2020f). Av næringer som på dette tidspunktet var mest berørt av situasjonen, finner vi butikk- og salgsarbeid, reiseliv og transport, og serviceyrker (NAV, 2020), altså næringer som i stor grad inngår i reiselivet. Det framkom i et nyhetsoppslag fra NRK i slutten av april 2020, at de kommunene som er hardest rammet av arbeidsledighet i denne perioden er kommuner som baserer seg på reiseliv. Aurland kommune sto på dette tidspunktet som en av de tre hardest rammede kommunene i Norge med tanke på arbeidsledighet (Johansen et al., 2020). Som et eksempel på hvor utfordrende denne situasjonen var for reiselivet i Flåm, måtte Flåm AS i mars 2020 permittere 96 av 120 ansatte, og 250 sesongarbeidere fikk beskjed om at de ikke hadde arbeid (Nærø et al., 2020). Dette viser ikke bare den dramatiske effekten av pandemien, men også hvor mange arbeidsplasser som er avhengig av reiselivet; med andre ord en viktig indikator på reiselivets ringvirkninger målt i sysselsetting.

2.3 Turisme i Flåm i en historisk kontekst

Reiselivsnæringen har satt sitt preg på området i mange år. Fra de første lakselordene ankom Flåm på 1800-tallet, har reiselivet utviklet seg kraftig. Fra å være en isolert jordbruksbygd har Flåm utviklet seg til å bli en av Norges mest attraktive turistdestinasjoner, med besøkende fra hele verden. Sammen med Geiranger er disse stedene de to viktigste cruisedestinasjonene i fjordene på Vestlandet. En forståelse av reiselivets utvikling i Flåm er viktig både for å forstå *dagens* reiseliv i Flåm, og hvordan Flåm har utviklet seg som sted. Historien til Flåm er viktig blant annet for å forstå informantene, spesielt de som har familiære røtter i Flåm, sin opplevelse av endringene i bygda. Dette delkapittelet gir en kortfattet oppsummering av utviklingen av reiselivet generelt i Flåm, og deretter om utviklingen av cruiseturisme i Flåm. Selv om cruiseturisme kun er én del av reiselivet i Flåm, med 25% av antallet turister som ankommer Flåm, har cruiseturisme vært en av de mest sentrale konfliktområdene og har spesielt fått oppmerksomhet hva angår spørsmål rundt bærekraft (Stokke et al., 2016). Flyfotoene som kan ses i figur 6 og 7 illustrerer noe av forandringene som har skjedd fra 1971 til i dag, spesielt i forhold til arealutnyttelsen i området, hvor tilbakegang og omlegging i jordbruket, og framveksten av reiselivet er det som mest har satt spor.



Figur 6: Flåm 1971

Kilde: @kartverket/norgebilder.no



Figur 7: Flåm 2019

Kilde: ©kartverket/norgebilder.no

Fra 1840-50-tallet kom engelske lorder, ofte med egne lystbåter, til Flåm for å feriere, jakte og fiske i området. Da det ikke var noe kommersielle overnattingstilbud på denne tiden, bodde disse velstående engelskmennene ofte hos bønder på Fretheim. På gården Fretheim ble det bygget et eget gjestehus i 1879, og siden har det vært hotelldrift her. Ved utleie av husrom på gården, sammen med utleie av fiskerett i elva, kunne bøndene tjene noen kroner ekstra (Indrelid, 2003, s. 289). De engelske lordene oppholdt seg ofte i Flåm i lengre tid og hadde med seg både tjenerstab og følge (Ohnstad, 1962, s. 439). Topografien rundt Flåm gjorde at Flåm var et relativt isolert sted og vanskelig å komme til på 1800-tallet. Transporten til og fra gikk stort sett sjøveien. Svært begrensede kommunikasjonsmuligheter gjorde at turismen utviklet seg sakte før århundreskiftet (Ohnstad, 1962, s. 442). Det var først etter 1890-tallet, da Stortinget vedtok å utvide jernbanestrekningen Bergen-Voss til Bergen-Hønefoss, at turismen begynte å øke noe i omfang. Ved utbyggingen av Bergensbanen var det nødvendig å etablere en transportvei fra Fretheim (dagens Flåm) til Myrdal (stasjon langs Bergensbanen og endestasjon for Flåmsbanen som kom noen år senere). Da bergensbanen sto ferdig i 1909 var Flåm gjennom infrastruktur altså knyttet til de to største byene i Norge. Turisttrafikken skjøt fart, og flere overnattingssteder ble etablert (Indrelid, 2003, s. 245-250). I 1942 åpnet Flåmsbanen, som gjorde

kommunikasjonsmulighetene til Flåm enda bedre (Indrelid, 2003, s. 330). Flåmsbanen var i utgangspunktet tenkt som en bane for varetransport og persontransport for å koble Sogn til resten av landet, men har fungert som en turistbane siden 1992 (Helle, 2006).

I tillegg til jernbaneutbyggingen, som i stor grad bidro til å øke turiststrømmen til Flåm, ga også en utbedring av veinettet grunnlaget for en økende turisme i området. I 1918 ble veien mellom Fretheim og Aurland åpnet (Ohnstad, 1990, s. 145). Fjellveien mellom Aurland og Lærdal åpnet i 1967 og veien mellom Aurland og Hol åpnet i 1974 (Indrelid, 2003, s. 362). Gudvangtunnelen åpnet i 1991 (Indrelid, 2003, s. 354) og Lærdalstunnelen i 2000. I våre dager kan man altså ankomme Flåm relativt enkelt fra store deler av Sør-Norge.

Bildene på figur 8, 9 og 10 viser noe av utviklingen som har skjedd i Flåm siden 1930. Fra å være en nokså isolert bygd for nærmere 100 år siden, er Flåm i dag blitt en turistdestinasjon med tilreisende fra hele verden.



Figur 8: Flåm 1930

Kilde: Nasjonalbiblioteket



Figur 9: Flåm 1950
Kilde: Nasjonalbiblioteket



Figur 10: Flåm 2019
Foto: Forfatteren

Fra lystbåter til cruiseskip

Da turismen startet med de engelske lordene på 1800-tallet, var ikke båttrafikken til Flåm stor. I 1880-årene kom det ukentlig dampbåt til Fretheim fra Bergen. Før kaianlegget ble etablert, ankret dampbåtene opp ute i fjorden og man brukte robåt mellom land og båten. Antallet passasjerer økte mot 1900-tallet og behovet for en kai meldte seg. Denne ble bygget på Fretheim litt før 1900 (Indrelid, 2003, s. 302). Dampskiptrafikken førte ikke til noe særlig volum av turisme. Det gjorde heller ikke lystbåtene som de engelske lordene kom med fra midten av 1800-tallet. Turistvolumet økte som sagt gradvis ved utbedring av infrastruktur til området. Det samme gjelder cruisetrafikken til Flåm.

Flåmsbanen har som nevnt vært viktig for reiselivet i Flåm. Prosesser rundt driften av Flåmsbanen skulle imidlertid vise seg å spille en viktig rolle også for utviklingen av cruiseturismen i Flåm. På grunn av materiellmangel hos NSB, sto Flåmsbanen i 1997 i fare for å bli nedlagt. Aurland kommune ønsket å opprettholde driften av Flåmsbanen. NSB gikk med på dette mot at Aurland kommune skulle bygge en dypvannskai i Flåm og at Fretheim hotell skulle holde helårsåpent (Bane Nor, 2016). Dypvannskaia ble etablert i 1999, og da startet den virkelig store veksten i antall cruiseskip til Flåm (Brendehaug, 2017). Siden den tid har cruisetrafikken til Flåm økt i omfang, og de siste årene stabilisert seg på 150-160 anløp i året (Dybedal, 2018).

Debatt og konflikt

Selv om cruiseturisme har blitt sett på som en god inntektskilde for bedrifter i Flåm og Aurland kommune, har det også blitt debattert rundt hvorvidt cruiseturisme totalt sett er et gode for Flåm (Brendehaug, 2017; Stokke et al., 2016). Cruiseturisme i Flåm har vært oppe til debatt flere ganger de siste årene, både lokalt og nasjonalt. Blant annet kan dette ses gjennom en rekke medieoppslag.

I 2011 startet Aurland havnevesen en prosess for planlegging av en cruisekai nummer to i Aurland kommune, men på et annet sted enn i Flåm. Ved å øke kapasiteten og samtidig fordele trafikken kunne flere lokalt ta del i den økonomiske veksten dette innebar. Samtidig uttrykte rederne et ønske om bedre kapasitet på grunn av stor cruisetrafikk på Aurlandsfjorden. I 2012 hadde det imidlertid vokst fram en tydelig motstand fra deler av lokalbefolkningen mot planene for den nye cruisekaia. Forslaget om å etablere en cruisekai nummer to var i strid med arealplanen for kommunen, og i kommuneplanen var heller ikke cruiseturisme nevnt som et satsningsområde for reiselivsutvikling. Dette var starten på en debatt i lokalsamfunnet om hvor

mye cruisetrafikk en ønsker i kommunen. Aurland havnevesen sitt initiativ resulterte imidlertid ikke i noen ny cruisekai i Aurland kommune. En av årsakene til at prosjektet ble skrinlagt var antakelig en økende motstand blant lokale innbyggere (Brendehaug, 2014).

I 2014 ble cruiseturisme i Flåm igjen et hett tema. Den sommeren satte havnevesenet ut fortøyningsbøyer for cruiseskipene, uten å ha søkt om tillatelse. Dette skapte igjen debatt i bygda, og var antakelig med på å øke motstanden mot cruiseutbygginga ytterligere (Brendehaug, 2014). I etterkant av denne hendelsen satt et medlem i elveeierlaget ut godt synlige rundballer med påskrift rettet mot cruisetrafikken (Brendehaug, 2017). Rundballaksjonen økte etter hvert i omfang, og det ble satt ut flere rundballer, plakater og bannere med tekst som «no cruise ships», «no grandi navi» og «no cruise shit» (Kvile, 2014), noe bildet i figur 11 illustrerer. Allikevel viser oppslag og innlegg i Sogn Avis at det ikke kun var motstand mot cruiseturisme: det var også flere bedriftsledere og lokalbefolkning som støttet en styrket cruiseturisme i Flåm (Brendehaug, 2017). Selv om cruisetrafikken «kun» står for om lag 25% av den totale turisttrafikken i Flåm (Dybedal & Haukeland, 2017), er det kanskje denne type turisme som har fått mest oppmerksomhet både i media og blant lokalbefolkningen.



Figur 11: Rundball-aksjonen i 2014
Foto: Anders Fretheim (gjengitt med tillatelse)

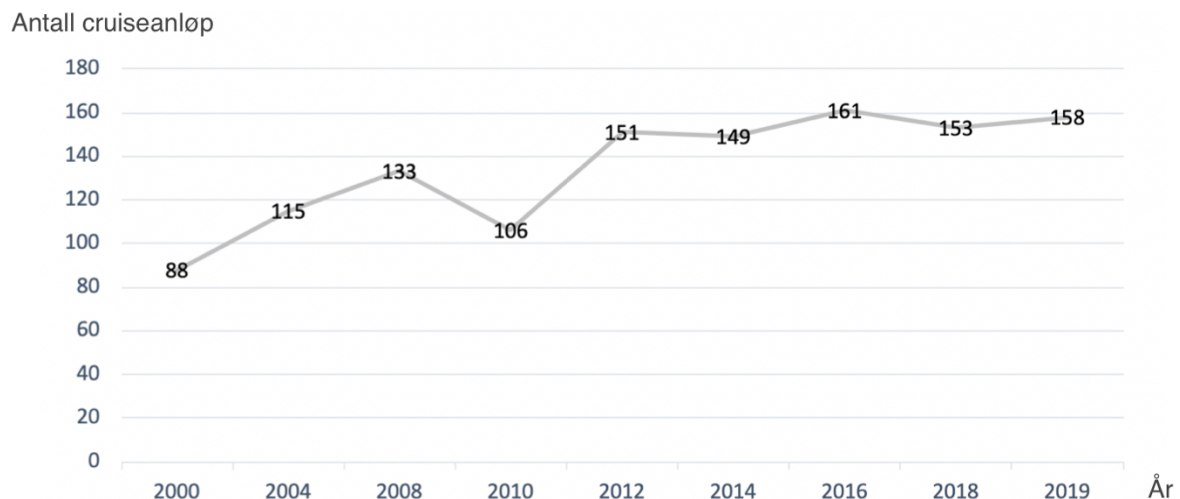
2.4 Reiselivet i Flåm i dag

Reiselivet er som nevnt en svært viktig næring i Flåm. Antall turister som besøker Flåm har de siste årene økt, og anslagsvis kommer det årlig i underkant av en million turister til Flåm med bil, buss, tog eller cruiseskip. Dette inkluderer både dagsreiser og overnattingsbesøk. Av overnattingsmuligheter finnes flere hoteller, campingplass, leiligheter og hytter til utleie i Flåm. Tallet på totalt antall besøkende i Flåm må imidlertid ses som et løst anslag, da arbeidet med å tallfeste dette er utfordrende registreringsmessig. Den største andelen av de besøkende er på en form for rundreise og oppholder seg relativt kort tid i området (Dybedal & Haukeland, 2017).

Turistene kommer blant annet for å oppleve fjordlandskapet, ta Flåmsbanen eller sykle Rallarvegen. Andre populære attraksjoner i området er utsiktspunktet Stegastein ved Aurlandsfjellet, Rallartogget og elektriske turistbåter på fjorden (*Future of the Fjords*).

Cruiseturisme i Flåm

Av det totale antallet turister som besøker Flåm, kommer om lag 260 000 turister årlig med cruiseskip, et tall som er estimert at vil øke i årene fremover (Pedersen et al., 2018). Figur 12 viser antall cruiseanløp til Flåm siden år 2000. Dette antallet har økt siden dypvannskaia ble etablert i 1999, men har de siste årene stabilisert seg på rundt 150-160 anløp i året (Dybedal, 2018). Gjennomgående er skipene også større enn tidligere.

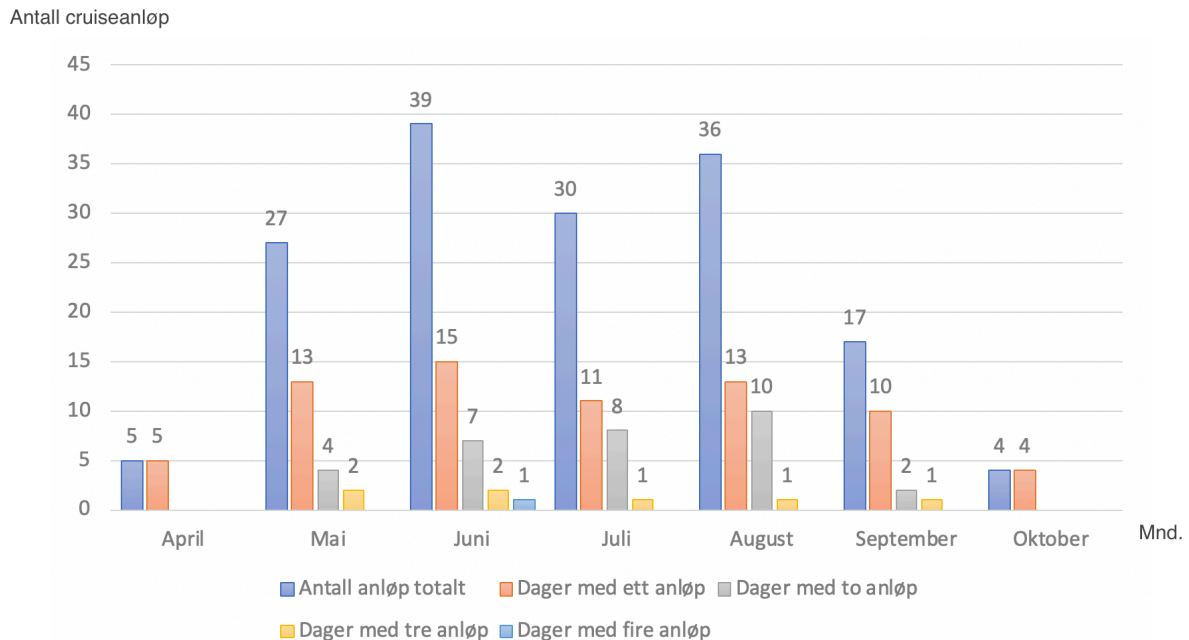


Figur 12: Antall cruiseanløp i Flåm 2000-2019

Kilder: Aurland Hamn (2019b); Dybedal (2018)

I 2019 kom det totalt 158 cruiseskip til Flåm. Det første cruiseskipet kom 16. april, det siste 14. oktober. Totalt var det 110 dager med cruiseanløp i perioden mellom første og siste anløp. Figur

13 viser månedsvis fordeling av cruiseanløpene i Flåm 2019. Som figuren viser var det flest anløp i perioden mai-august, noe som illustrerer sesongvariasjonene godt. Totalt sett var det 71 dager med ett anløp, 31 dager med to anløp, 7 dager med tre anløp og en dag med fire anløp (Aurland Hamn, 2019b).



Figur 13: Antall cruiseanløp per måned i Flåm 2019

Kilde: Aurland Hamn (2019b)

Tabell 3 viser at Flåm er en av de største cruisehavnene blant «landskapshavnene» på Vestlandet. Med landskapshavner menes distriktshavner, altså havner som ikke er lokalisert i en by. Flåm er, tilsvarende som de andre havnene som er oppført i tabellen, en liten bygd som årlig tar imot flere cruiseskip. I tabellen skiller Aurland/Flåm og Geiranger/Hellesylt seg ut, da anløpene her er særlig mange. Selv om kjennetegnene ved de ulike destinasjonene kan være ulike, blant annet hvor ensidig stedene er knyttet til reiselivet, kan en ut fra tabellen anslå at flere av disse stedene kan oppleve en del av de samme problemstillingene ved overturisme. Hvordan situasjonen i Flåm er lik andre tilsvarende destinasjoner kan si noe om overføringsverdien av denne studien, noe som blir nærmere omtalt i kapittel 4.6.

Tabell 3: Antall anløp i "landskapshavner" på Vestlandet i 2018

Kilde: Dybedal & Jacobsen (2019)

Cruisedestinasjon	2018
Geiranger/Hellesylt	200
Aurland/Flåm	153
Olden/Nordfjord	95
Eidfjord	87
Åndalsnes	56
Skjolden	18
Jondal/Rosendal	17
Vik	12
Ulvik	9
Romsdal/Eresdal	4
Odda	3
Måløy/Sandane	2
Totalt	656

Det har vært argumentert for at cruiseturisme er en *økonomisk* fordel for lokalsamfunn og næringer på cruisedestinasjoner. Det har likevel vært usikkerhet rundt hva cruiseturistene faktisk legger igjen når de er i land. Cruiseturister bruker antakelig mindre penger på stedene de besøker enn andre type turister, fordi de har overnatting, mat og drikke ombord på båten (MacNeill & Wozniak, 2018). Transportøkonomisk institutt gjorde i 2018 en sammenligning av tidligere studier om cruiseturisters forbruk i Norge. For Flåm er resultatene varierende; rapporten oppgir at en cruiseturist i gjennomsnitt legger igjen mellom 200-400 NOK. Variasjonen blir imidlertid dels forklart med at metodene for datainnsamlingen har variert litt, men også hva som inngår i spørsmålene beregningene baserer seg på (Dybedal, 2019).

Innovasjon Norge presenterte i november 2019 nye beregninger som viste at 72% av cruiseturistene i Flåm legger igjen mindre enn 500 NOK når de er i land, hvorav 18% ikke bruker penger i land i det hele tatt. De oppgir at 17% legger igjen 500-999 NOK, mens kun 11% legger igjen mer enn 1000 NOK (Innovasjon Norge, 2019).

Angående *miljøutfordringer og reiseliv* i Flåm, har spesielt cruiseturismen fått stor oppmerksomhet. I 2017 kom Sjøfartsdirektoratet med rapporten «Utslipp til luft og sjø fra skipsfart i fjordområder med stor cruisetraffikk» (Sjøfartsdirektoratet, 2017). I rapporten framkommer det at utslippsnivåene fra cruiseskip i Flåm til tider kan overstige nivåer som kan være helseskadelige. En av årsakene til dette forklares ved en overvekt av gamle skip, hvor over halvparten er bygget før år 2000. De eldre skipene oppfyller ikke de miljøtekniske kravene som de nye cruiseskipene bygges etter. I rapporten fortelles det også at 12% av skipene oppga at de

benyttet seg av tungolje i fjordene. I rapporten påpekes det at utslipp til luft til tider kan være helseskadelig (blant annet ved utslipp av nitrogenoksider, svoveldioksid, karbondioksid og svevestøv), men at cruiseskipene slipper ut lite gråvann og kloakk til sjøen i fjordene.

I juli 2019 satt det lokale havnevesenet opp måleinstrumenter i Flåm for å få bedre kunnskap om luftkvaliteten. De første resultatene viste at luftkvaliteten stort sett er god, men at det på enkelte dager er målt moderat luftkvalitet. Det vil si nivåer av utslipp til luft (som nevnt i forrige avsnitt) kan være helseskadelig for utsatte grupper (Aurland kommune, 2019b). Dette resultatet samsvarer med rapporten til Sjøfartsdirektoratet fra 2017. Det må imidlertid påpekes at luftmålingene ikke skiller mellom utslipp fra cruiseskip og andre utslipp, som for eksempel fra veitrafikken. Luftkvaliteten kan til en hver tid følges med på – på nettsidene til Aurland Hamn (2019a).

Miljøbelastningen fra cruiseskip kan begrenses ved skjerping av tekniske krav i form av lovreguleringer og tiltak. I den sammenheng har Flåm vært med på utviklingen av EPI (Environmental Port Index), et tiltak hvor havna til enhver tid kan ha oversikt over utslipp (blant annet av svoveldioksid og nitrogenoksid) fra cruiseskipene mens de ligger i havn, og hvor havneavgiftene til skipene kan justeres etter hvilke utslipp de har (Bergen havn, 2019).

I følge Walnum et al. (2019) kan utbygging av landstrøm i cruisehavner bidra til kraftig å redusere lokale utslipp og men også CO₂ utslipp globalt. Likevel peker de på at de fleste av dagens store skip ennå ikke er tilpasset bruk av landstrøm, og at utbygging av landstrøm i mange havner er både økonomisk og praktisk utfordrende å få til. Av den grunn påpeker de at for lokale utbyggere kan landstrøm ofte oppfattes som en usikker investering. Stortingets vedtak om nullutslipp i verdensarvfjordene kan også bidra til at landstrøm er en usikker investering (jf. neste avsnitt). Medio april 2020 kom det imidlertid en pressemelding fra Aurland havn om at de har søkt midler fra ENOVA til utbygging av landstrøm i Flåm. Det argumenteres i pressemeldingen om at utbygging av landstrøm vil komme hele turistdestinasjonen til gode, og at dette kan være ett steg på veien til at Flåm kan bli en nullutslippsdestinasjon (Aurland Hamn, 2020).

I mai 2018 vedtok Stortinget et nullutslippskrav fra turistskip og -ferger i verdensarvfjordene innen 2026 (Stortinget, 2018). Hvilke konsekvenser nullutslippskravene vil føre med seg, blant annet i form av bortfall av anløp, negative økonomiske konsekvenser for lokalt næringsliv, eller at cruiseskipene vil legge til i andre havner og heller fraktes til destinasjonen med buss, har i

kjølvannet av vedtaket vært mye diskutert i media (se blant annet Korsnes, 2019). I en rapport fra Transportøkonomisk institutt fra 2019 sies det at nullutslippskravet vil føre til et bortfall av nesten alle cruiseskip som i dag får seile inn til Flåm, fordi skipene teknisk sett ennå ikke kan oppfylle kravene som er satt fra 2026 (Dybedal & Jacobsen, 2019). Vedtaket har også ført til usikkerhet i Flåm med tanke på hva nullutslipp i praksis vil innebære, samt at det har vært usikkerhet rundt når kravet vil tre i kraft. Vinteren 2020 inviterte daværende næringsminister aktører innenfor reiselivet til et møte for å diskutere overturisme. På dette møtet sier en representant fra Visit Sognefjord at de ønsker sikkerhet rundt nullutslipps-vedtaket med tanke på investeringer og forutsigbarhet. På møtet ble det uttalt av næringsministeren at vedtaket vil være gjeldene fra 2026 (møtet ble tatt opp på video og lagt ut på regjeringen.no., 2020). Allikevel kom det i slutten av april 2020 nyhetsoppslag om at vedtaket likevel kan bli utsatt til 2030, samt at kravet også vil gjelde for alle fjorder i Norge. Dette kommer på bakgrunn av en anbefaling fra Sjøfartsdirektoratet, som har vurdert at de tekniske løsningene ikke er gode nok for å innføre nullutslippkrav allerede i 2026 (Svarstad et al., 2020).

Aurland havn

Cruisekaia i Flåm er drevet av Aurland Hamnevesen KF, et kommunalt foretak. Selv om havnevesenet er et kommunalt organ, har havnevesenet egen økonomi og opererer ut fra havne- og farvannsloven (Stokke et al., 2016). Cruisehavna i Flåm har plass til ett skip ved kai og to på anker. Det er innført restriksjoner for antall cruiseskip og -turister per dag; det skal være maks to skip om dagen, én ved kai og én på anker, og maks antall cruiseturister per dag er satt til 5000 ved fler enn ett skip. Figur 13 viser at det var åtte dager i 2019 hvor antall anløp var flere enn de lokale restriksjonene tilsier. Havna har også innført regler om at unødvendig bruk av horn/tut og bruk av utendørs lydanlegg ikke er lov (Cruise Norway, u.å).

At cruisehavna må forholde seg til havne- og farvannsloven, innebærer også at de må forholde seg til *mottaksplikten*. Mottaksplikten sier «Eiere og operatører av havner og havneterminaler har plikt til å motta fartøy. Plikten gjelder så langt kapasiteten i havnen tilsier det, og så lenge fartøyet ikke er til urimelig fortrengsel for eierens egen bruk av havnen eller andre som er sikret rett til å bruke havnen. Plikten gjelder ikke dersom mottak av fartøyet kan innebære en risiko for miljøet eller for sikkerheten» (Havne- og farvannsloven, 2019). At cruisehavner har mottaksplikt har skapt en diskusjon rundt hvorvidt man har hjemmel i loven til å innføre lokale begrensninger i antall cruiseskip og -passasjerer. Allikevel har Flåm utarbeidet egne restriksjoner hva gjelder antall anløp, som diskutert i avsnittet over.

3. Steder og turisme – et teoretisk perspektiv

Målet med denne studien er å belyse hvordan innbyggere og ellers andre som har sitt virke i Flåm opplever lokalsamfunnet, stedet og den omfattende turismen som har utviklet seg de seinere årene. Hvordan påvirker masseturismen opplevelser av sted og lokalsamfunn? Det teoretiske rammeverket til denne studien vil dermed omhandle både stedsteorier og teorier om hvordan turisme påvirker steder. Kapittelet er todelt: Første del dreier seg om stedsteorier; med spesielt vekt på stedsopplevelser og hvordan steder er sosialt konstruert. Andre del omhandler hvilke effekter turisme kan ha på et lokalsamfunn, med spesielt fokus på lokalsamfunnets *opplevelser* av turismen, og hvordan disse opplevelsene kan resultere i ulike meninger om denne næringen.

Studien er erfaringsfokuset; den går i dybden i spørsmål om informantenes subjektive opplevelser omkring lokalsamfunnet, stedet og masseturismen. Dette handler også om hvordan Flåm som sted blir brukt i hverdagslivet. Av den grunn har studien en *fenomenologisk* tilnærming, hvor målet er å undersøke menneskelige erfaringer, bevissthet, meninger og opplevelser (Seamon, 2010).

Turisme handler om reiser til *steder*. I denne studien er det ikke turistens perspektiv som står i fokus, men innbyggere og ellers andre som er sysselsatt i Flåm, som i denne studien blir omtalt som *lokalsamfunnet* Flåm. I den internasjonale turismelitteraturen blir denne gruppen av mennesker ofte omtalt som «host community members» eller «residents». Et lokalsamfunn kan ses på som verter for turistene. Uavhengig av hvilken rolle enkeltindivider har i lokalsamfunnet, om man jobber innenfor en turistorientert næring eller ikke, utgjør de lokalsamfunnet og stedet. Disse menneskene bor, lever, jobber og har sitt hverdagsliv på dette stedet turistene ønsker å besøke, noe som forklarer blant annet betegnelsen «host community». Det fysiske landskapet i form av infrastruktur, bygninger og virksomheter er gjerne utformet både med tanke på tilreisende turister og de fastboende i lokalsamfunnet. Naturen kan bli brukt av både turister og lokalsamfunnet og stedet fungerer også som en sosial kontekst for begge de to nevnte gruppene.

I tillegg til stedsteorier som omhandler kjennetegn ved stedet og opplevelse av sted, omhandler kapittelet også teorier om et lokalsamfunns opplevelser av turismen. Å forstå hvordan et lokalsamfunn opplever turismen og hvordan turismen påvirker hverdagslivet og deres stedsfølelser og stedsbilder er i sum viktig for å få til en positiv utvikling av lokalsamfunnet. En vellykket utvikling av turisme på et sted er preget av en balanse mellom menneskene som

bor der, turistene som besøker stedet, og organisasjonene og bedriftene som er knyttet til stedet og næringene (Sharpley, 2014). For lokale beslutningstakere og representanter for reiselivet kan slik kunnskap om lokalsamfunnet bidra til en vellykket planlegging og utvikling av turismen og lokalsamfunnet (Kim et al., 2013). utfordringene er imidlertid ofte at det er interessekonflikter mellom reiselivsutvikling og lokalsamfunnsutvikling med tanke på hvilket innhold lokalsamfunnets utvikling bør ha, og hvilke stemmer som høres.

3.1 Sted

Dette kapitlet omhandler stedsteorier som er benyttet i studien. Ved bruk av stedsbegrepet belyses hvordan strømmen av turister preger stedsopplevelsene og bruken av stedet hos innbyggere og ellers andre som har sitt virke i Flåm.

Begrepet *sted* har alltid vært, og er fortsatt, et sentralt begrep innenfor samfunnsgeografien. En allmenn oppfattelse av geografi handler nettopp om steder (Cresswell, 2009, s. 1). Steder kan være store eller små, og ofte kan det være vanskelig å definere et steds avgrensninger. Bell (2009) beskriver hvordan mennesker danner *mentale kart* som en intern romlig representasjon av slik man kjenner verden. Romlige eller stedlige representasjoner som er skapt i minnet reflekterer som regel ikke virkeligheten i sin korrekthet, men er kognitive kart som representerer hvordan vi *forestiller* oss verden. Hvordan mennesker opplever steder er formet av erfaring og minner, og har mye å si for hvordan man omtaler steder. Hvordan Flåm blir brukt og opplevd av lokale innbyggere vil altså prege deres mentale kart av bygda og hvordan de snakker om Flåm som sted. Ulike individer har ulike mentale kart, og hva som legges i begrepet *sted* i dagligtalen er dessuten situasjonsavhengig (Berg & Dale, 2004). I *teoretiseringen* av begrepet dukker det imidlertid opp en konseptuell kompleksitet.

Det siste århundret er det mange som har prøvd å teoretisere stedsbegrepet fra ulike vitenskapsteoretiske tilnærminger. Sentralt i dette er et forsøk på å definere og beskrive hva et sted er og hvordan steder kan forstås (Aure et al., 2015). Denne studien belyser opplevelser av Flåm som sted gjennom innbyggere og ellers andre som har sitt virke i Flåm. Av den grunn ser jeg det som viktig å se på steder som det Røe & Vestby (2013) kaller *multiple og foranderlige fenomener* og hvordan steder er *sosialt konstruert*. Det innebærer at steder kan bli erfart og konstruert forskjellig mellom ulike individer, avhengig av hvem individene er, og hva som er deres livssituasjon. Hvordan steder er sosialt konstruert kommer jeg tilbake til i kapittel 3.1.4.

3.1.1 Steder forstått fenomenologisk

Flere av teoriene som blir diskutert i dette kapittelet springer ut fra en humanistisk tilnærming til geografi, noe som innebærer at steder forstås gjennom menneskelig erfaring og subjektivitet (Cresswell, 2013, s. 278). Denne humanistiske tilnærmingen til geografi vokste fram i 1970-årene, som en reaksjon på den daværende dominante positivistiske tilnærmingen til faget. Fra en positivistisk tankegang som var opptatt av *a priori* kunnskap og målbare data, valgte noen geografer i stedet å vektlegge kunnskap basert på menneskelig *erfaring, mening og tilhørighet*, altså aspekter som ikke er mulig å måle (Seamon, 2010).

Slike menneskelige følelsesladde forhold til, og erfaringer med steder har røtter i en *fenomenologisk* tankegang. Fenomenologi er den fortolkende studien av menneskelig erfaring, hvor målet er å undersøke menneskelige opplevelser, bevissthet, erfaringer og meninger (Seamon, 2010). Med en fenomenologisk tilnærming til stedsbegrepet ser denne studien bort fra kun en objektiv tilnærming til stedsbegrepet, men legger heller vekt på menneskers erfaring med steder, noe som framkommer i denne studien gjennom samtaler med innbyggere og ellers andre som er sysselsatt i Flåm. Dette utgangspunktet i enkeltindividers opplevelser og erfaringer rundt sted, lokalsamfunn og turisme, gjør at oppgaven kan ses på som individorientert. Selv om studien i stor grad baserer seg på enkeltindivider, er målet å gi en innsikt i spekteret av de menneskelige erfaringene og opplevelsene som finnes i Flåm.

3.1.2 Tre stedsdimensjoner

Innenfor den humanistiske tilnærmingen til geografi, blir steder beskrevet som en lokalitet med flere *lag*. Det vil si at lokaliteten blir et sted når lokaliteten tillegges flere egenskaper enn kun koordinatene i rommet (Cresswell, 2013, s. 112). Dette kan relateres til Agnew (1987) sin beskrivelse av tre *komplementære* dimensjoner av stedsbegrepet. Gjennom de tre dimensjonene, eller lagene; *lokalisering*, sted som *sosial kontekst* og *stedsopplevelser*, forsøker Agnew (1987) å gi en bred beskrivelse av begrepet sted. Alle steder har en *lokalisering*, og kan presist stedfestes gjennom koordinater som finnes på kartet. Dette danner den teoretiske rammen for sted forstått som *sosial kontekst* (locale), altså sted som en fysisk kontekst for sosial interaksjon. Den siste dimensjonen, stedsopplevelser (sense of place), beskriver Agnew (1987) som den subjektive siden ved steder, og hvordan mennesker knytter seg til steder. Overgangen mellom disse dimensjonene er flytende, men sammen danner de helheten av et sted (Berg et al., 2013). Drøftingen nedenfor vil omhandle ulike stedsteorier rundt disse dimensjonene av begrepet sted.

Stedet definert som lokalitet

Steder som *lokalitet* er kanskje den mest tradisjonelle måten å forstå et sted (Berg & Dale, 2004). Helt fundamentalt for alle steder er at de trenger en lokalitet. Stedets lokalitet kan beskrives med koordinater på jordas overflate, eller via retning og lengde beskrives fra andre punkter på kartet (Cresswell, 2013, s. 112). Begrepet lokalisering viser altså til et unikt geografisk avgrenset område, og gjør at man kan skille mellom her og ikke der, og hva som er nært og fjernt. Gjennom denne stedsdimensjonen vil Flåm kunne beskrives gjennom blant annet topografi, klimatiske forhold og geologi (Berg & Dale, 2004) – et sted innerst i en fjord, omgitt av bratte fjell, med «typisk» vestlandsvær.

Sted som lokalisering kan ses på gjennom to dimensjoner: «site» og «situation» (McCalla, 1998). I tillegg til koordinatene til et sted, refererer «site» til de fysiske egenskapene ved et sted, som avsnittet over avslutningsvis beskriver. På mikro-nivå kan «site» også referere til spesielle egenskaper ved havna eller sentrum (McCalla, 1998). «Situation» viser til stedets lokalisering relativt til omgivelsene og andre steder. Et sted er koblet til sine omkringliggende områder og attraksjoner på ulikt vis. Flåm som sted har gjennom blant annet utbyggingen av infrastruktur (jf. kapittel 2.3 om Flåm), fått en helt annen relativ plassering i forhold til andre steder, sammenlignet med før utbyggingen – Flåm har blitt mer tilgjengelig, både for turister, men også blant annet for arbeidsmarkedet. Tilsvarende refererer «situation» til hvordan Flåm er plassert i forhold til andre cruisehavner eller andre turistmål. En cruisedestinasjon som Flåm er avhengig av andre cruisehavner i relativ nærhet, slik at området er tilgjengelig og attraktivt for cruiseturisme.

Men hva skiller et *sted* fra en *lokalitet*? Formålet til denne studien er ikke kun å gi konkrete fysiske beskrivelser av Flåm som sted. Allikevel kan denne stedsdimensjonen ses som utgangspunktet for studien. Cresswell (2013, s. 112) skriver at et sted er en lokalitet med flere lag, og Agnew (1987) beskriver disse lagene, eller dimensjonene, som komplementære. Når denne studien tar utgangspunkt i at steder kan ses som sosialt konstruerte, fungerer sted som lokalisering som den fysiske konteksten til studien. Denne dimensjonen er grunnlaget for at Flåm kan ses som en sosial kontekst, og som et meningsbærende sted for mennesker.

Sted som sosial kontekst (locale)

Dersom man står på kaia i Flåm vil man kunne se et område bestående av suvenirbutikker, caféer og hoteller. Lenger vekk fra dette sentrumsområdet vil man kunne se bolighus, gårder og kulturlandskap. Dette materielle landskapet, eller strukturen, danner en kontekst for sosial

interaksjon (Cresswell, 2009); en møteplass for menneskers hverdag og handlinger i tid og rom (Berg & Dale, 2004). Det unike materielle landskapet på et sted danner rammene for hverdagspraksisen; hvordan stedet blir brukt i dagliglivet og hvordan dette blir reproduisert. Begrepet *locale* refererer til denne koblingen mellom materielt landskap og hverdagspraksis (Cresswell, 2009). Begrepet er hentet fra sosiologien Anthony Giddens (1984, referert til av Berg & Dale, 2004), som mener at strukturer skaper betingelser for handling. Med dette mener han at strukturer gjensidig er med på å forme menneskelig aktivitet. Steder formes altså av sosial praksis (hvordan steder blir brukt av mennesker), samtidig som denne hverdagspraksisen blir formet av stedets egenart. For Flåm vil denne dimensjonen være interessant med tanke på hvordan masseturismen påvirker lokalsamfunnets hverdagsliv i Flåm, og hvordan disse sosiale praksisene gjensidig er med på å forme stedet.

Det må her også understrekes at de sosiale praksisene som former et sted ikke bare er lokalt betinget. Internasjonalisering av steder, som blir beskrevet av Massey (1991, 1993, referert til av Berg & Dale, 2004) gjennom hennes begrep «a global sense of place», er også med på å forme stedet som en sosial kontekst. Dette innebærer å se på steder som åpne og nettverksbaserte møtesteder, hvor det materielle og sosiokulturelle er påvirket av andre steder i verden. Dette bringes opp igjen i kapittel 3.1.5, om et relasjonelt stedsbegrep.

Hvordan mennesker bruker steder påvirker til dels hvilke følelser man har til stedet og hva stedet betyr for mennesker (Cresswell, 2009), altså menneskers opplevelse av sted, eller *sense of place*.

Opplevelse av stedet (sense of place)

Denne stedsdimensjonen skiller seg fra de to foregående presenterte ved å ta utgangspunkt i at mennesker har en tilknytning eller følelsesmessige bånd til bestemte steder (Foote & Azaryahu, 2009). Denne forståelsen av stedsbegrepet legger subjektive menneskelige reaksjoner til steder til grunn for forståelsen av begrepet sted. Denne subjektive forståelsen av steder er basert på kollektive eller individuelle følelser, opplevelser, erfaringer og tilknytninger til steder (Cresswell, 2009; Foote & Azaryahu, 2009). Steder blir opplevd, tolket, følt og forstått (Chapin & Knapp, 2015), noe som skjer gjennom våre sanselige erfaringer av steder og hvordan vi bruker disse stedene (Cresswell, 2009). Menneskers opplevelse av steder blir også formet av individets egen personlighet og kulturelle bakgrunn, men også gjennom sosiale relasjoner (Tuan, 1977; Tuan, 1990). Chapin & Knapp (2015) påpeker at disse subjektive opplevelsene

og følelsene til steder også er psykologisk- og sosialt konstruert, og vil dermed kunne endres over tid.

Hvor stedet befinner seg og hvordan stedet *ser ut* vil også påvirke menneskelige erfaringer med- og tilknytninger til steder, det samme vil stedets kulturelle og historiske kontekst (Chapin & Knapp, 2015). For Tuan (1977) er sense of place et produkt av samspillet mellom menneske og natur – mennesker formes av steder, og steder formes av mennesker. Tilsvarende samspill er sentralt for Flåm som sted – naturen og omgivelsene til Flåm har vært vesentlig for at det i dag foregår en så omfattende turisme her. Sentrum av Flåm ville hatt et helt annet uttrykk dersom det ikke var for fjorden og de bratte fjellene.

Sense of place er altså mer abstrakt, og kanskje vanskeligere å få grepet om enn lokalisering og sted som sosial kontekst. Allikevel er dette noe av essensen når jeg ønsker å se på steder som sosialt konstruerte. De menneskelige følelsesladde meningene om et sted blir gjensidig formet av subjektive opplevelser og sosial praksis. I denne studien vil en slik interpretativ og fenomenologisk tilnærming til stedsbegrepet kunne frembringe informantenes subjektive opplevelser av stedet, og hvordan den omfattende turismen virker inn på disse opplevelsene og igjen kan være med på å danne stedsbilder.

I diskusjon rundt stedsbegrepet og spesielt stedsopplevelser, blir begrepet *stedsidentitet* ofte brukt for å forklare forholdet mellom mennesker og steder (Dale & Berg, 2013). På grunn av at begrepet blir brukt på ulike måter i ulike studier og fagtradisjoner, krever begrepet stedsidentitet en definisjonsavklaring. Dale & Berg (2013) identifiserer særlig to måter begrepet stedsidentitet blir brukt. (1) Begrepet har blitt benyttet for å definere *stedets* egen identitet, med vekt på særtrekkene og karakteristikken til stedet. Blant annet kan stedets identitet knyttes til *genius loci*, et begrep som ofte brukes om steders egne uforanderlige identitet eller ånd (Campelo et al., 2014). Norberg-Schulz (1980) beskriver *genius loci* som den forståelsen og opplevelsen mennesker har av steder; det vil si summen av alle fysiske og symbolske verdier i naturen og det menneskeskapt miljøet, og knytter med dette *genius loci* til begreper som autentisitet og identitet. (2) Den andre måten begrepet stedsidentitet blir brukt på, omhandler *menneskers* identifisering med steder, hvor steder ses på som en del av menneskers identitetskonstruksjon (Dale & Berg, 2013). Dette omhandler på mange måter hvordan mennesker gjennom sosiale relasjoner, erfaring og opplevelser identifiserer seg med steder. Det ligger mye bak hvordan mennesker identifiserer seg med ulike steder, og ofte kan identiteten og tilhørigheten til et sted være preget av en ambivalens (Wiborg, 2008).

De to måtene å forstå stedsidentitet på, blir imidlertid ofte forvekslet og brukt om hverandre på grunn av at de gjensidig påvirker hverandre (Dale & Berg, 2013); som illustrert av Relph (1976, s. 34): «people are their place and a place is its people». Innenfor en humanistisk tilnærming til geografi blir denne relasjonen mellom steder og mennesker sett på som nær; steder former menneskets identitet og mennesket former stedets identitet (Dale & Berg, 2013). I denne studien vil begge betydningene av begrepet være relevant. Både hvordan identiteten til Flåm oppleves av de som bor og jobber i Flåm, men også hvordan disse menneskene identifiserer seg med Flåm som sted og hvordan turismen eventuelt påvirker dette.

3.1.3 Ulike stedsopplevelser

Stedsopplevelser (sense of place) har ofte blitt brukt for å studere positive følelser og tilknytninger til et sted (Foote & Azaryahu, 2009; Vestby, 2015). Blant annet ble begrepet *topophilia* popularisert og tatt inn i geografien av Yi-Fu Tuan (Bale, 2010). Begrepet har betydningen «kjærlighet til sted» (Foote & Azaryahu, 2009) og omhandler de grunnleggende positive følelsesmessige tilknytningene mennesker har til steder (Tuan, 1990, s. 4). Tuan forsøkte med begrepet å understreke det intime forholdet individer eller grupper av mennesker har til steder de er knyttet til (Foote & Azaryahu, 2009). Slike sterke positive følelser for et sted kan komme blant annet på bakgrunn av gode opplevelser eller minner fra stedet. Topophilia er et begrep for hvordan disse følelsene for et sted kan gi stedet en mening for mennesker. Begrepet er altså sterkt knyttet til stedsopplevelser, og en fenomenologisk forståelse av steder (Bale, 2010).

Et menneskes stedsopplevelse innebærer imidlertid ikke alltid positive følelser til et sted. Det finnes et spekter av menneskelige følelser til steder; alt fra sterke positive følelser, som beskrevet av Tuan (1990), men også *likegyldige*, *ambivalente* eller *negative* følelser (Vestby, 2015). For en bygd som Flåm kan slike negative stedsfølelser komme til uttrykk blant annet ved at tilflyttere ikke føler seg hjemme på grunn av få alternative sosiale valgmuligheter. Negative følelser til stedet kan også oppstå som følge av det store omfanget av turismen.

Relph (1976) mener at positive stedsopplevelser er viktig for menneskers identitet. I innledningen i boka *Place and Placelessness*, skriver han «*To be human is to live in a world that is filled with significant places: to be human is to have and to know your place*» (Relph, 1976, s. 1). Allikevel hevder han at menneskers stedsfølelser har blitt svekket i den moderne verden, og tar i bruk begrepet *stedsløshet* (placelessness) for å beskrive dette. I diskusjonen rundt stedsløshet beskriver Relph (1976) et skille mellom steder som han omtaler som

autentiske og steder som *ikke* er autentiske. Autentiske steder innebærer en grunnleggende og genuin opplevelse av stedets egen identitet, og skiller seg dermed fra steder som er preget av en moderne verden som stadig er i endring, hvor produksjon, forbruk og mobilitet preger identiteten til stedet (Relph, 1976). Steder kan altså oppleves som stedsløse dersom de mister sin autenticitet.

I Relph (1976, s. 90-109) sin drøfting av stedet, omtaler han også utforming av steder som henvender seg til andre enn lokalbefolkningen, som besøkende og turister (other-directed places). På norsk kan vi i korthet, fra lokalbefolkningens perspektiv, omtale other-directed places som *steder for andre*. Denne type stedsutforming kommer til uttrykk ved at arkitektur og infrastruktur mangler lokale særpreg, men i stedet blir nokså likt hva en finner på mange andre turiststeder. Det som da likevel «redder» det unike inntrykket er kulissene; naturen rundt Flåm som består av fjell og fjordlandskap.

I Relphs (1976) redegjørelse av other-directed places finner vi også benevnelser som *forbrukerland* og *ferieland*. Overfører vi igjen denne type stedsbetraktninger til Flåm, så vil typisk kaiområdet med alle suvenirbutikkene være eksempel på forbrukerland, mens Vikinglandsbyen i Gudvangen (nabobygda til Flåm) vil være et eksempel på ferieland. I denne sammenheng beskriver Relph (1976) også steder som *museumiserte*. Museumiserte steder kan være et forsøk på å bevare eller rekonstruere noe historisk, i et forsøk på å gjengi en historisk atmosfære. På en noe lignende måte beskriver Brandth & Haugen (2008) det som reiselivsforskningen sier om «mutual gaze», eller gjensidig blick. Turister kan ofte ha et ønske om å oppleve det *autentiske* og *ekte* på steder de besøker, mens lokalsamfunnets respons kan være å gjøre det autentiske enda mer tydelig, gjennom en *iscenesatt autenticitet*, eller det som Viken (2003) kaller *heritifisering*. Dette innebærer at symboler på autenticitet som lokal kultur, levested og språk blir forsterket, og dermed gjort til produkter i et marked.

Steder orientert mot andre enn lokalbefolkningen er tilsvarende noe som i faglitteraturen også omtales som *disneyfisering*. Begrepet er inspirert av navnet og ideen Disneyland, for å beskrive hvordan noen steder kan framstå som en absurd kombinasjon av historie, fantasi, myter og virkelighet. Resultatet av denne surrealistiske kombinasjonen er at stedet kan oppleves som et syntetisk og absurd sted (Relph, 1976). Bryman (2004) har også brukt begrepet for å beskrive hvordan prinsipper og idéer fra en Disney-temapark infiltrerer større og større deler av de sosiale, økonomiske og kulturelle dimensjonene ved samfunnet. Han skriver at man i økende grad kan se en *tematisering* av blant annet steder og attraksjoner. Dette skjer ved at narrativer

blir tatt i bruk med en intensjon om å tillegge en spesiell mening ved *noe* i samfunnet, for eksempel et sted, en spesiell tid eller en ikonisk arkitektur¹. Disneyfisering vil kunne komme til uttrykk på to måter; (1) det kan gi en forestilling om et sted og (2) det kan gi en følelse av sted, eller sense of place (Bryman, 2004, s. 44). Vikinglandsbyen i Gudvangen eller huldra i Kjosfossen er kanskje det nærmeste en kommer et disneyfisert sted i Aurland.

Bryman (2004) relaterer begrepet disneyfisering til begrepet *McDonaldisering*. Ritzer (2011) beskriver dette begrepet gjennom å illustrere hvordan prosesser i samfunnet blir mer og mer preget av blant annet effektivitet, forutsigbarhet, beregnbarhet og kontroll. Dette dreier seg i stor grad om hvordan verden har blitt et forbrukersted som fører til en sosial og kulturell standardisering og homogenisering.

Begrepene som beskrevet over; *steder for andre*, *museumisering* og *heritifisering* er beslektede synonymer. For å forenkle bruken av begrepene vil denne studien benytte begrepet *disneyfisering*.

Dersom steder framstår som kopier av mer autentiske steder (jf. diskusjonen ovenfor), kan lokalsamfunnet ofte oppleve dette som en form for stedsløshet. I en turistsammenheng kan et sted fremstå som et utstillingsvindu rettet mot turistene, heller enn å være et sted for lokalsamfunnet. Som både Relph (1976) og Bryman (2004) beskriver, kan stedsfølelser og stedsopplevelser bli formet av prosesser i samfunnet, som for eksempel hvordan turisme kan prege et sted. Begrepene stedsløshet og disneyfisering tolkes ofte som noe negativt ladet. Et sted preget av masseturisme og forbruk behøver imidlertid ikke kun å oppleves som uautentisk eller stedsløst; for noen kan slike steder være forbundet med positive opplevelser, som blant annet folkeliv eller muligheten til å handle varer og tjenester.

Tilhørighet og utenforskap

Relph (1976, s. 44-62) beskriver også menneskers opplevelse av sted gjennom hvordan mennesker kan oppleve *tilhørighet* eller *utenforskap* (insideness/outsideness) til steder. Jo mer individer eller grupper av mennesker opplever å være «innenfor» et sted eller samfunn gjennom en følelse av tilhørighet eller fellesskap, desto større vil identifiseringen med stedet være. Denne intime følelsen kan også oppstå på steder som for andre oppleves som stedsløse. På den andre

¹ Bryman (2004) skiller i sin bok mellom *disneyfication* og *disneyization*. *Disneyfication* definerer han som en måte å forenkle noe i den virkelige verden til noe overfladisk og enkelt, som i en Disney-framstilling av et fjordlandskap. *Disneyization* beskriver han som hvordan idéer fra en Disney-verden infiltrerer store deler av samfunnet. Den sistnevnte beskrivelsen av begrepet er den som brukes i denne studien.

side kan mennesker oppleve utenforskap ved en følelse av en svekket identitet med stedet, eller en følelse av fremmedgjøring ved stedet. Selv om disse to formene for tilhørighet til et sted kan virke som rake motsetninger, mener Relph (1976) at denne dualismen av å være «innenfor» eller «utenfor» et sted, ikke nødvendigvis er like tydelig som det kanskje ser ut til.

At mennesker kan ha sterke positive følelser til et sted, men også oppleve steder som stedløse hvor man ikke klarer å identifisere seg med stedet, er et viktig utgangspunkt for hvordan mennesker danner stedsbilder. Det må imidlertid understrekes at ikke alle mennesker opplever den samme meningen med et sted, og at det kan finnes store variasjoner mellom menneskers eller grupper av menneskers stedsopplevelse (Chapin & Knapp, 2015; Vestby, 2015).

3.1.4 Stedsbilder og sosial konstruksjon av steder

Forestillinger og opplevelser av sted kan omtales som stedsbilder, eller stedsrepresentasjoner. Stedsbilder formes av det enkelte individ, og dannes gjennom subjektive erfaringer og opplevelser, men også av kjennskap til og kunnskap om stedet. Ulike individer og aktører er med på å forme disse stedsbildene gjennom blant annet meningsutvekslinger og sosial samhandling. På den måten formes steder gjennom sosiale og kulturelle prosesser (Røe & Vestby, 2013). Mennesker kan ha ulike bilder av stedet, noe som innebærer en opplevelse av stedets kvaliteter og muligheter, men også mangler og ulemper.

Stedsbilder kan også formes gjennom blant annet markedsføring av steder. Gjennom markedsføring blir stedets identitet formet «utenfra», og ofte av mennesker som ikke nødvendigvis har en sterk tilhørighet til stedet. Ofte kan slike representasjoner av stedet skape et skille mellom hvordan man opplever stedets identitet «innenfra», og hvordan det oppleves «utenfra» (Dale & Berg, 2013). Ulike stedsbilder kan dermed føre til verdi- og interessekonflikter i et lokalsamfunn (Røe, 2002). I Flåm, som opprinnelig har vært en tradisjonell jordbruksbygd, men som i senere år har utviklet seg til å bli en svært populær turistdestinasjon, kan det potensielt florere ulike stedsbilder av hva bygda *er*, eller burde være. Ulike diskurser om stedet kan dermed komme til syne i ulike aktørers interesser for utviklingen av stedet. For eksempel kan reiselivsnæringen, Aurland kommune og innbyggere ha hver sine bilder av hva Flåm som sted burde være.

Ved å benytte begrepet stedsbilder i denne studien, vil det si at jeg tar utgangspunkt i at steder er *sosialt konstruert* og at det finnes flere forestillinger om ett og samme sted (Røe & Vestby, 2013). Steder som en *sosial konstruksjon* har grunnlag i ideer om at stedet gir mening og

oppleves forskjellig mellom forskjellige individer. Disse opplevelsene er formet blant annet av individets egne erfaringer og interesser, men blir også bekreftet, formet eller justert gjennom sosial interaksjon med andre mennesker. På grunn av at forestillinger om sted formes både av individet selv, men også kulturelt og sosialt, finnes det som regel flere ulike versjoner av forestillinger om ett og samme sted (Røe, 2002). Røe (2002) forklarer også hvordan steder kan være et *sosialt produkt*, noe som vil si at sosiale prosesser har ført til dagens materielle og sosiale strukturer. Slike antakelser om at steder formes av kulturelle og sosiale prosesser, oppsummeres godt av Pred (1984), som mener at steder er alltid i endring og i kontinuerlig tilblivelse, noe som vil si at steder må ses på som noe dynamisk heller enn noe som er statisk.

3.1.5 Et relasjonelt sted

En fenomenologisk tilnærming til steder innebærer en idé om at det finnes en nær relasjon mellom mennesker og steder. Holloway & Hubbard (2001, s. 7) poengterer at noe av kjernen innenfor samfunnsgeografi er det relasjonelle mellom steder og mennesker, og at steder og mennesker ikke kan forstås uavhengig av hverandre. Deler av denne studien omhandler forholdet mellom *stedet* Flåm og *mennesker* som bor og/eller jobber i Flåm. Stedsteoriene jeg bruker i denne studien dreier seg derfor i stor grad om dette relasjonelle forholdet mellom mennesker og steder. Holloway & Hubbard (2001, s. 7) omtaler den relasjonelle forståelsen av mennesker og steder som noe av essensen innenfor samfunnsgeografi; steder former mennesker og mennesker former steder. At steder og mennesker er gjensidig konstituerende blir også beskrevet av Massey (1991, 1993, 1995 referert til i Berg & Dale, 2004).

Massey (ibid.) beskriver ikke bare det relasjonelle mellom menneske og sted, men også steder som relasjonelle til omverden. Dette vil si at steder er *åpne* heller enn lukkede; at steder har relasjoner til andre steder. Dette kan sammenlignes med hvordan steder fungerer som «situation» som beskrevet i kapittel 3.1.2. Videre beskriver Massey (ibid.) hvordan steder stadig er i endring på grunn av at relasjonene til omverden også endrer seg, og hvordan steder er gjensidig avhengige av hverandre. For eksempel er Flåm i dag et sted med besøkende fra hele verden, noe som har påvirket blant annet det menneskeskapte materielle på stedet i form av suvenirbutikker og hoteller, men også hvilke arbeidsplasser som finnes i Flåm. Turisme er dermed et godt eksempel på hvordan steder blir påvirket av omverden på ulike måter.

3.1.6 Bygd – et ruralt sted

Begrepet bygd brukes ofte som et antonym til by, på samme måte som man ofte skiller rural fra urban. Dette dreier seg om territorielle skiller, og hva som kjennetegner stedet som lokalisering

og gjennom «site» og «situation» som diskutert i kapittel 3.1.2. Det er likevel ikke alltid like lett å skille mellom det rurale og det urbane. Bygd og by blir ofte knyttet sammen gjennom informasjons- og kommunikasjonsteknologi, noe som igjen er med på å forme utviklingen av bygda og det rurale (Thorsen & Verstad, 2004).

Vik & Villa (2008) sier at forskning på bygda ofte har dreid seg om hvordan bygda og det rurale blir sosialt konstruert, og hvordan representasjonene og bildene av bygda gjensidig kan forme bygda og innbyggere. Hvordan man forsker på og forstår bygda sammenfaller altså delvis med måter å forstå begrepet sted (jf. kapittel 3.1.4). Bygda består av mennesker med ulike interesser, meninger og identiteter, som igjen kan danne ulike bilder av bygda og ønsker for stedsutvikling (Vik & Villa, 2008). Dette gjør det utfordrende å gi en tydelig definisjon på hvordan bygda skiller seg fra byen – da slike representasjoner kan variere mellom individer og grupper av mennesker. Ofte kan bygda likevel bli sett på som et trygt og godt sted med nære sosiale relasjoner, til forskjell fra byen. *Bygdedyret* er et bilde på hvordan disse nære «bry-seg-om» relasjonene på bygda kan vise seg både som at bygda er et trygt sted å bo og vokse opp, men bygdedyret kan også være et symbol på «bry-seg-om» i form av sladder og likhetspress (Thorsen & Verstad, 2004).

Med tanke på hvordan bygda fungerer som et sted for turisme, trekker Haugen & Vik (2008) fram hvordan kombinasjonen av det å være bonde og på samme tid turistentreprenør er et typisk trekk ved bygda. Som et ledd i å øke mulighetene for levedyktigheten til gården, forsøker mange bønder å kombinere gårdsturisme med driften av gården. For bønder som også opererer som turistentreprenører, ligger likevel ofte yrkesidentiteten i en bondeidentitet.

3.1.7 Menneskene på et sted - lokalsamfunnet

Når denne studien omtaler *lokalsamfunnet* Flåm, ser jeg det som hensiktsmessig med en kort avklaring på hva som legges i dette begrepet. Et lokalsamfunn kan bli beskrevet som «betegnelse for sted og sosialt miljø innenfor et mindre område» (Kjølørød, 2014), noe som er en god beskrivelse av hvordan begrepet blir brukt i denne studien. Et lokalsamfunn blir ofte forbundet med en bygd eller en grend – hvor «alle kjenner alle», men begrepet kan likevel også omfatte bydeler eller tettsteder (Haugen & Villa, 2016). I denne studien vil begrepet lokalsamfunn bli brukt om det Salamon & MacTravish (2009) omtaler som et *ruralt* lokalsamfunn. Et lokalsamfunn som geografisk sett er landlig plassert, består i følge Salamon & MacTravish (2009) ofte av innbyggere som har en felles historie, kultur og språk. På samme

måte som med Flåm, har ofte slike lokalsamfunn historisk sett vært noe isolert på grunn av begrenset infrastruktur som veier eller jernbane (jf. kapittel 2.2).

Til beskrivelsen av begrepet lokalsamfunn knyttes ofte begreper som samhandling, identitet, sosiale nettverk og fellesskap. En slik positiv fremstilling av et lokalsamfunn kan ofte overskygge andre faktorer som kan prege et lokalsamfunn, som sosial ulikhet, interessekonflikter og makt på ulike nivå. Et lokalsamfunn kan typisk stå sammen i en felles problemforståelse i kampen om for eksempel å bevare den lokale skolen, eller mot ytre faktorer som oppfattes som en trussel – som for eksempel vindkraftutbygging. Allikevel kan en i et lokalsamfunn også finne interne konflikter i form av uenigheter om ressursutnyttelse eller utviklingsstrategier (Haugen & Villa, 2016), noe som man også finner i Flåm blant annet med tanke på ulike interesser vedrørende cruisetrafikken (jf. kapittel 2.3).

3.2 Hvordan turisme preger et lokalsamfunn

«The tourist may have his vacation spoiled or enhanced by the resident. The resident may have his daily life enriched or degraded by the unending flow of tourists» (Knox (1982), sitert i Ap (1992)).

Turismens implikasjoner for et lokalsamfunn kan være store. Som Knox i sitatet over sier, kan turisme potensielt føre til alt fra å berike til å forringe lokale innbyggers liv. Å forstå hvordan turisme påvirker et lokalsamfunn er viktig for at lokale beslutningstakere kan redusere eller unngå potensielle konflikter mellom turistnæringen, turister og lokalsamfunnet (Deery et al., 2012). De siste årene har det blitt publisert mange studier som omhandler lokalsamfunns opplevelser av, og holdninger til turisme (Cheung & Li, 2019). Flere av disse studiene har påpekt viktigheten av rollen lokale innbyggere kan spille med tanke på en bærekraftig utvikling av næringen (Nunkoo et al., 2013).

For denne studien har det vært vesentlig å få høre den enkelte informants opplevelser av turismen; hva det oppleves at Flåm får igjen av turismen og hva det koster, og hvordan dette igjen kan forme stedsopplevelser. I dette kapittelet vil jeg dermed ta opp hva tidligere forskning har funnet av turismens effekter på et lokalsamfunn. Videre vil *sosial bytteteori* bli presentert som et rammeverk som kan si noe om hvordan turismens effekter kan oppleves av et lokalsamfunn. Til slutt presenteres to modeller som på hver sin måte illustrerer hvordan utviklingen av et lokalsamfunns holdninger til turismen utvikler seg over tid. Disse modellene

vil være relevant med tanke på hvordan turismen oppleves av informantene, og hvordan dette eventuelt kan påvirke utviklingen av destinasjonen.

3.2.1 Turismens effekter på et sted og lokalsamfunn

Tidligere forskning på turisme i et lokalsamfunnsperspektiv omhandler ofte de økonomiske, sosiokulturelle og miljømessige effektene av turisme, hvor et fokus ligger spesielt på lokalsamfunnet og innbyggers *opplevelser* av disse effektene (Sharpley, 2014). Alle disse tre kategoriene av effekter vil kunne påvirke individuelle holdninger til turismen og opplevelse av Flåm som sted. Listen av ulike effekter turisme kan ha på et lokalsamfunn er imidlertid svært lang. Den følgende diskusjonen gir en kort oppsummering av hva tidligere forskning har funnet av økonomiske, sosiokulturelle og miljømessige effekter på et lokalsamfunn.

Økonomiske effekter

Det blir ofte antatt at turisme kan resultere i positive økonomiske ringvirkninger for et lokalsamfunn, og bidra til lokal verdiskapning (Sharpley, 2014). Dette er også ofte en av hovedårsakene til at et lokalsamfunn eller aktører i et lokalsamfunn ønsker å starte med turisme (Ap, 1992). Deery et al. (2012) peker på at turisme kan styrke den lokale økonomien gjennom at lokale myndigheter kan kreve skatter og avgifter relatert til turisme, samt at turister bruker penger på varer og tjenester i regionen. Dermed genererer turisme økonomisk verdiskapning både indirekte gjennom skatter og avgifter og direkte gjennom at den enkelte besøkende bruker penger lokalt. Turisme kan også bidra til en positiv utvikling av den lokale økonomien gjennom blant annet at turismen fører med seg en mulighet for å etablere turistorienterte virksomheter og dermed øke sysselsettingen i lokalsamfunnet (Diedrich & García-Buades, 2009; McGehee & Andereck, 2004). En forbedret økonomi og lokal verdiskapning gjennom flere arbeidsplasser kan igjen føre til en økt levestandard for lokale innbyggere (McGehee & Andereck, 2004). Slike ringvirkninger av reiselivet for et lokalsamfunn omtales ofte i faglitteraturen som *multiplikatoreffekter*. Multiplikatoreffekter av turisme refererer til hva en får direkte og indirekte igjen (i dette tilfelle lokalt) i form av omsetning av varer og tjenester, og dermed også arbeidsplasser knyttet til denne type aktiviteter. En kan både ha positive og negative multiplikatoreffekter (jf. Chapman & Walker, 1987). Positive multiplikatoreffekter vil typisk referere til en tilstand hvor reiselivet bidrar til høyere aktivitet, verdiskapning og arbeidsplasser både direkte knyttet til denne næringen, men også indirekte gjennom leveranser inn til denne. For eksempel vil buss, drosjer, butikker og lignende ved stor turisttilstrømming få økt omsetning og grunnlag for flere jobber. De som har disse jobbene vil dessuten bruke noe av sin

inntekt på å handle lokale varer og tjenester. Med mange lokale jobber, og dermed inntektsgrunnlag for mange familier med barn, kan man ha et lokalt grunnskoletilbud, og slik vil ringvirkningene fortsette. Tilsvarende vil en negativ multiplikatoreffekt referere til tilfeller hvor reduksjon eller bortfall av tilreisende turister, gi svikt i inntektsgrunnlaget og tap av arbeidsplasser i og utenfor næringen. Dette opplever Flåm opplever denne sesongen med Covid-19-pandemien og den internasjonale økonomiske krisen knyttet til den (jf. kapittel 2.2). Kvantitative beregninger av reiselivseffekter krever en annen tilnærming til temaet enn det som har vært utgangspunkt for min studie. Jeg erkjenner likevel at økonomiske ringvirkninger selvsagt er med på å påvirke anerkjennelsen for tilstedeværelse og tilrettelegging for reiselivet på et tettsted som Flåm.

Det kan imidlertid være forskjeller i landturisme og cruiseturisme når det kommer til positive økonomiske effekter på et lokalsamfunn. Tidligere studier har funnet at den økonomiske gevinsten av cruiseturisme for et lokalsamfunn er lavere enn fra den landbaserte, fordi cruiseturistene sover, spiser og drikker på cruiseskipene (MacNeill & Wozniak, 2018).

Selv om økonomiske effekter av turisme ofte regnes å være positive for et lokalsamfunn, må det sies at det ikke alltid oppleves slik av lokalsamfunnet. Andereck et al. (2005) viser blant annet til studier som hevder at lokale priser på varer og tjenester økes på grunn av turismen, noe som kan føre til at det er dyrere å bo og leve på en populær turistdestinasjon. Deery et al. (2012) peker også på at flere arbeidsplasser kan føre til økt etterspørsel av boliger som kan øke de lokale boligprisene, noe som også gjelder for leiepriser på boliger.

Sosiokulturelle effekter

Selv om turismens økonomiske effekter på et lokalsamfunn ofte er regnet å være positive, som lokal verdiskapning og økt levestandard, er det mer blandete funn når det kommer til sosiokulturelle effekter (Andereck et al., 2005). Deery et al. (2012) oppsummerer tidligere studier som har funnet at turisme kan føre til flere muligheter for sosialisering og aktiviteter for lokalsamfunnet. Tilbud som i utgangspunktet har oppstått som et resultat av turisme i området, kan like fullt benyttes av lokalsamfunnet, som shoppingmuligheter og rekreasjons- og underholdningsfasiliteter. Butikker, barer og restauranter kan ha blitt etablert etter et behov fra antallet turister som kommer til området, noe som ofte er regnet som positive effekter for et lokalsamfunn.

Selv om turisme kan føre til flere slike tilbud lokalt, kan antallet turister oppleves som negativt blant annet for lokale innbyggers daglige gjøremål og hverdagsliv. Økt belastning på infrastruktur og utfordringer med å finne ledige parkeringsplasser blir nevnt som effekter som kan ha negativ påvirkning på lokale innbyggers hverdagsliv. Et stort antall turister kan også føre til fulle butikker, restauranter og barer, noe som kan oppleves både positivt og negativt av lokale innbyggere. Det samme gjelder for offentlige utearealer. Flere mennesker kan føre til en opplevelse at et mer levende sted, mens noen opplever dette som trengsel og mas og ønsker å unngå slike steder (Andereck et al., 2005; Deery et al., 2012). Hvordan hverdagslivet blir påvirket av turismen relaterer seg med dette også til diskusjonen i kapittel 3.1 om steder som sosialt konstruerte og stedsopplevelser. En omfattende turisme kan ifølge Andereck et al. (2005) også påvirke lokal kultur og identitet. Det kan skje på to måter; den kan *svekkes* på grunn av omfanget til turismen, men kan også føre til en økt *bevissthet* rundt lokale tradisjoner, kultur og identitet. Dette relaterer seg dermed til hvordan steder kan bli påvirket av reiselivet, som diskutert i kapittel 3.1.3.

Ifølge Dogan (1989) kan turismens effekter på et lokalsamfunns hverdagsliv, vaner, sosiale liv og verdier føre til sosiale spenninger i et lokalsamfunn. Deery et al. (2012) skriver at slike friksjoner i et lokalsamfunn kan være et resultat av motsetninger mellom ulike personlige meninger om og opplevelser av turismen (jf. kapittel 3.1.7 og diskusjonen rundt interessekonflikter i et lokalsamfunn). Rundball-aksjonen i Flåm i 2014 (jf. kapittel 2.3) er et godt eksempel på hvordan ulike meninger om turismen har ført til sosiale spenninger i lokalsamfunnet Flåm.

Miljømessige effekter

I følge Andereck et al. (2005) kan turisme potensielt føre med seg både positive og negative miljømessige effekter. Av positive effekter nevner de at reiselivet kan føre til en bevissthet rundt miljø, som igjen kan føre til bevaring av natur gjennom blant annet verneområder. Allikevel viser de til svært mange studier som heller har funnet negative miljømessige effekter av turisme. Dette dreier seg blant annet om utslipp fra transportmidler til luft og/eller sjø, forsøpling, støy og belastning på vegetasjon ved at mange mennesker ferdes i et landskap. Selv om denne studien ikke konkret måler hvilke miljømessige effekter turismen fører med seg i Flåm, kan innbyggere oppleve at miljømessige effekter av turismen preger deres opplevelse av sted, og holdninger til turismen.

3.2.2 Overturisme

Et spesielt stort antall turister som ankommer en destinasjon blir i litteraturen ofte omtalt som *overturisme* eller *masseturisme*. Goodwin (2017), referert til av Cheung & Li (2019) beskriver overturisme som «where hosts or guests, locals or visitors, feel that there are too many visitors and the quality of life in the area or the quality of the experience has deteriorated unacceptably». I denne sammenheng blir begrepet «people pollution» noen ganger brukt for å understreke trengselen som et stort antall turister medfører (Pedersen et al., 2018). Ofte blir de økonomiske, sosiokulturelle og miljømessige effektene av turisme, som beskrevet ovenfor, forsterket jo fler turister som ankommer en destinasjon. Dermed blir også bæreevnen til destinasjonen utfordret (Innerhofer et al., 2020). Bæreevnen, eller tålegrensen for antall turister blir diskutert i kapittel 3.2.4. Begrepet *bærekraft* blir også ofte trukket fram i omtale av overturisme. Overturisme kan beskrives som at ikke er bærekraftig, spesielt med tanke på belastningen på lokalsamfunn og miljø (Innerhofer et al., 2020).

Hall (2008) beskriver *boosterism* som en tilnærming til turismeutvikling. Denne tilnærmingen ser på turisme som et gode for lokalsamfunnet, og tar lite hensyn til de negative økonomiske, sosiale og miljømessige påvirkningene av reiselivet lokalt. På grunn av det ensidige fokuset på økonomisk vekst beskriver Hall (2008) denne tilnærmingen som en form for utvikling hvor planlegging er fraværende. Det er spesielt to grupper av aktører som har boosterism som tilnærming til turismeutvikling: aktører som ønsker økonomisk vekst lokalt, og aktører som personlig tjener på turismen. Et stort fokus på boosterism kan dermed føre til overturisme og en lite bærekraftig utvikling av reiselivet for lokalsamfunn.

3.2.3 Lokale holdninger til turisme

Som nevnt tidligere i dette kapittelet fører turisme med seg ulike effekter på lokalsamfunnet og stedet, som kan oppleves som positivt eller negativt hos lokalsamfunnet eller enkeltindivider i lokalsamfunnet. Tidligere studier som omhandler dette temaet, har vært preget av både teoretiske og ateoretiske tilnærminger (Sharpley, 2014). En fremtredende teori innenfor dette feltet har ofte implisitt eller eksplisitt vært *sosial bytteteori* (social exchange theory) (Andereck et al., 2005). På grunn av dette ser jeg det som viktig å presentere noen av ideene bak teorien. Opprinnelig er sosial bytteteori en teori innenfor sosiologi (Ap, 1992), men ble av Perdue et al. (1990) omtalt som et godt rammeverk også for studier på lokalsamfunnets opplevelser av- og holdninger til turisme.

I følge Ap (1992) foregår det bytter av ressurser mellom turister og lokalsamfunnene turistene besøker. Sosial bytteteori tar utgangspunkt i slike bytter av ressurser mellom aktører i en interaksjonssituasjon (Ap, 1992). *Aktørene* kan være enkeltindivider eller grupper av mennesker. I denne studien vil en aktør kunne være en turist, en innbygger eller butikkinnehaver, eller grupper av mennesker som hele lokalsamfunnet Flåm, og cruiseturistene. *Ressursene* kan være materielle, sosiale eller psykologiske; blant annet slik som presentert i kapittel 3.2.1 om turismens effekter på et lokalsamfunn. Byttene av ressurser mellom ulike aktører skjer i en interaksjonssituasjon. De ulike aktørene forsøker å oppnå fordeler i bytte mot noe de anser at har en tilsvarende verdi. For eksempel vil et lokalsamfunn kunne oppnå fordeler som flere butikker og spisesteder, arbeidsmuligheter og lokal verdiskapning. Byttet skjer ved at lokalsamfunnet får disse godene, men må samtidig godta negative effekter som turisme fører med seg, som for eksempel forurensning, støy, trengsel, sprengt kapasitet på infrastruktur og konflikter i lokalsamfunnet (Andereck et al., 2005; Franzidis & Yau, 2018). Et viktig poeng er at slike bytter oppleves og evalueres forskjellige fra aktør til aktør. En person i lokalsamfunnet kan oppleve et bytte som positivt, mens en annen kan oppleve det samme byttet som negativt. I eksempelet med Flåm vil for eksempel ett individ kunne oppleve cruiseturismen som positivt, fordi disse turistene legger igjen penger i Flåm. For en annen kan dette oppleves som negativt, fordi de opplever at de positive økonomiske effektene ikke veier opp for utslippene fra cruiseskipene, noe som kan oppleves som svært negativt. De som er mest negative er gjerne de som ikke har noe økonomisk uttelling av turisttrafikken, men i stedet bare opplever det som en byrde.

På denne måten vil opplevelsen av slike bytter påvirke deres holdninger til turismen. Fredline & Faulkner (2000) påpeker at slike personlige opplevelser av hvordan turisme påvirker lokalsamfunnet i stor grad er sosialt konstruert, men også formet av en historisk og sosial kontekst. Dette relaterer seg til diskusjonen i kapittel 3.1.4 om hvordan også steder kan være sosialt konstruert.

Sosial bytteteori går altså ut på å belyse holdningene et lokalsamfunn eller enkeltindivider i et lokalsamfunn har til turismen basert på opplevde kostnader og fordeler turismen bringer med seg. Teorien antar at en aktør evaluerer byttene basert på fordelene og kostnadene som oppstår som et resultat av byttet; ved flere opplevde fordeler vil aktøren antas å ha en positiv holdning til turismen, og ved en overvekt av kostnader vil aktøren antas å ha negative holdninger til turismen. Teorien kan dermed ligne en nytte-kostnadsanalyse hvor fordeler og ulemper veies

opp mot hverandre. Tidligere studier har forsøkt å avdekke variabler som former innbyggeres holdninger og opplevelse av turismen; blant annet personlig økonomisk avhengighet av reiselivet, tilhørighet til lokalsamfunnet/stedet, bosted i forhold til områder med stor turistaktivitet, personlige verdier og bruk av tilbud som egentlig er turistorientert (Deery et al., 2012; Sharpley, 2014). Resultatene av slike resonnementer har variert, og ulike studier finner ulike sammenhenger mellom disse variablene og holdningene (Franzidis & Yau, 2018). På grunn av en innbyggers ulike roller i et lokalsamfunn, kan det i følge Sharpley (2014) dessuten også oppstå utfordringer ved å undersøke hvilke meninger et individ har om turismen. En ansatt innenfor reiselivet vil kunne undertrykke de negative opplevelsene av turismen fordi dette er en næring de er økonomisk avhengig av.

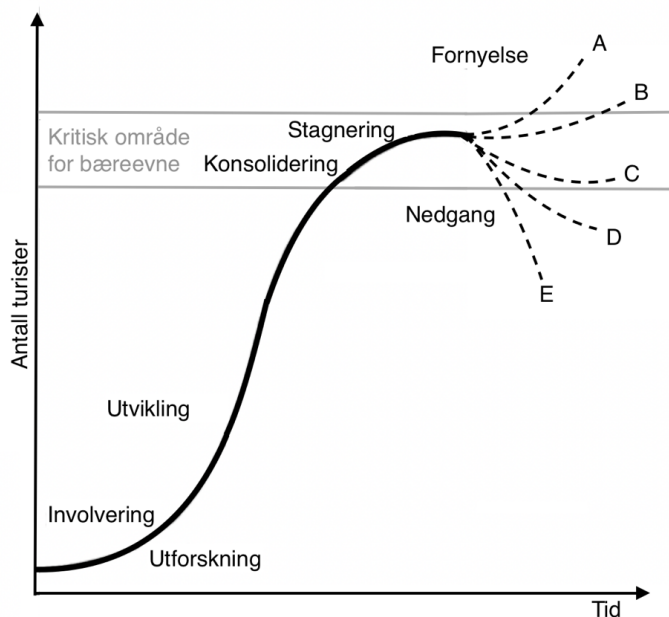
Den økende bruken av sosial bytteteori har ført med seg en økende grad av kritikk (Deery et al., 2012). Blant annet blir teorien kritisert for å gå ut fra at bytter skjer mellom innbyggere og turister, men tar ikke høyde for at det er varierende hvor mye kontakt innbyggere har med turister (Sharpley, 2014). For eksempel vil innbyggere som lever av reiselivet kunne undertrykke de negative opplevelsene som turismen fører med seg, fordi de er økonomisk avhengig av turistene.

3.2.4 Modeller for utvikling av turisme og innbyggeres holdninger

Geografen Richard Butler (1980) utviklet en hypotetisk modell for hvordan turisme utvikler seg på en destinasjon; *Tourism Area Life Cycle*. Modellen har med årene blitt en klassiker innenfor turismestudier (Diedrich & García-Buades, 2009). Modellen viser et mønster for utviklingen av en destinasjon; hvordan et økt antall turister over tid vil føre til raske og store endringer, noe som til slutt vil utfordre tålegrensen til destinasjonen. Denne tålegrensen, eller bæreevnen, er nådd når de negative effektene er større enn de positive, noe som vil kunne føre til en nedgang i turismen på destinasjonen. Modellen tar på samme måte som sosial bytteteori utgangspunkt i hvordan lokalsamfunnet opplever fordeler og ulemper turismen fører med seg. I denne studien vil modellen være relevant med tanke på å forstå innbyggeres perspektiv på utviklingen av turismen i Flåm, både hvordan de opplever dagens situasjon og hva de tenker om fremtiden.

Modellen viser at en destinasjon går gjennom seks steg basert på antall besøkende over tid (se figur 14), og baserer seg på en produktlivssyklusmodell (Butler, 1980). I den første fasen, *utforskning*, har destinasjonen få turister, og stedet framstår som lite tilrettelagt for turister. Turistene som besøker destinasjonen i denne fasen har ofte høy kontakt med lokalbefolkningen.

Under den andre fasen, *involvering*, vil antallet turister stige, og deler av lokalsamfunnet vil begynne å engasjere seg i turismen ved å tilby fasiliteter til turistene. I denne fasen kan man ofte begynne å se et mønster av en turistsesong. I den tredje fasen, *utvikling*, vil man tydelig kunne se at turisme preger destinasjonen, og destinasjonen får en økt markedsføring rettet mot turisme. Det materielle på destinasjonen vil endre preg i denne fasen, noe som vil ha delt støtte blant lokalbefolkningen. Antallet besøkende i denne fasen vil være likt eller høyere enn antall innbyggere på stedet, og importert arbeidskraft vil ofte være nødvendig. I den fjerde fasen, *konsolidering*, vil man se at turismen i stor grad preger den lokale økonomien. Markedsføringen retter seg mot nye markeder, og man har ofte et mål om å utvide turistsesongen. Denne fasen vekker ofte motstand og misnøye (opposisjon) fra deler av lokalbefolkningen, spesielt de som ikke er involvert i turismen. I den femte fasen, *stagnasjon*, vil antallet turister som besøker destinasjonen ha nådd sin topp, og man kan se økonomiske, sosiale og miljømessige problemer som følge av at tåleevnen er passert. Den siste fasen som Butler presenterer, er avhengig av hvilken retning destinasjonen velger å ta. *Nedgang* (se *e* på figur 14), vil innebære en nedgang i markedet, mens *fornyelse* (*a*) vil innebære at destinasjonen aktivt fornyer seg i håp om en fortsatt utvikling av destinasjonen. Mellom disse to alternativene av siste fase finnes det flere utfall for utviklingen, fra en nyutvikling hvor destinasjonen tilpasser seg kapasitetsnivået (*b*), til en omjustering hvor man oppnår et mer stabilt besøksantall (*c*) eller (*d*) at man fortsetter med et overforbruk av ressursene, og dermed mister konkurransekraft mot andre destinasjoner, noe som vil føre til en markant nedgang (Butler, 1980).



Figur 14: Hypotetisk utvikling av et turistområde.
Modell basert på Butler (1980)

Grafen som vist på figur 14, er imidlertid ikke en utvikling som er konstant for alle destinasjoner, men vil variere fra destinasjon til destinasjon. Allikevel indikerer Butler (1980) at når kapasitetsnivået er nådd, vil en økning langs en av aksene resultere i en reduksjon i kvalitet og attraktivitet på destinasjonen.

Modellen er kritisert blant annet for å være for enkel, blant annet ved at den tar utgangspunkt i en homogenitet innad i et lokalsamfunn (Sharpley, 2014). Cheung & Li (2019) problematiserer også at denne modellen implisitt sier at dersom man reduserer antall turister på en destinasjon, vil destinasjonen unngå å bikke tålegrensen, og lokalsamfunnet vil igjen få positive holdninger til turismen. Dermed kritiserer de modellen for at den ikke tar hensyn til at negative holdninger til turismen kanskje ikke er reversibelt.

Butler (1980) mener at det kan forventes at lokalsamfunnets holdninger til turismen endres over tid, og relaterer med dette sin egen modell til George Doxey's *irridex model* (irritasjonsindeks). Modellen ble presentert i 1975, og viser hvordan holdningene et lokalsamfunn har til turismen endrer seg med utviklingen av turismen. Et økende antall turister vil kunne føre med seg et økt antall andre effekter på stedet og lokalsamfunnet (Gibson & Bentley, 2007). Modellen viser en sammenheng mellom antall turister som besøker en destinasjon og innbyggernes positive eller negative følelser knyttet til dette. Modellen står i følge Sharpley (2014) igjen som en av de mest siterte konseptene for å forstå lokalsamfunns opplevelser av turisme.

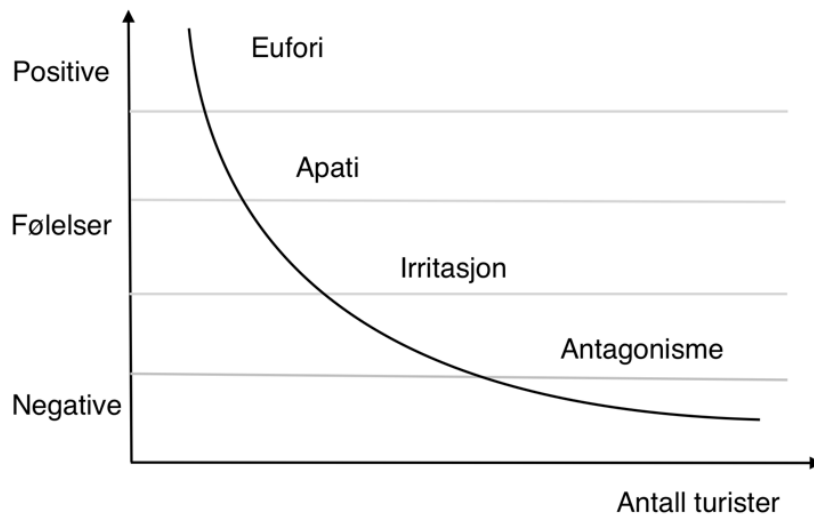
I følge Zhang et al. (2018) beskriver Doxey (1975) de fire stegene av modellen slik (se figur 15):

Eufori: Lokalbefolkningen er entusiastiske overfor turismen, og er positive til besøkende og investeringer i turistnæringen. Det er foreløpig lite planlegging av utviklingen til turismen.

Apati: Turistnæringen har begynt å ekspandere, og turister har blitt en naturlig del av hverdagen. Kontakt mellom turister og lokalbefolkning er mer formell enn den tidligere har vært. Planlegging dreier seg i denne fasen hovedsakelig om markedsføring.

Irritasjon: Turistindustrien begynner i denne fasen å nærme seg et metningspunkt; lokalsamfunnet har betenkeligheter ved utviklingen av turistindustrien i området. Beslutningstakere fokuserer på forbedringer og utvikling av tilbud heller enn å begrense veksten av turisme i området.

Antagonisme: Lokalsamfunnet uttrykker stor irritasjon overfor utviklingen av turismen både verbalt og fysisk. Turismen blir sett på som årsaken til alle personlige og samfunnsmessige problemer.



Figur 15: Irritasjonsindeks – lokale innbyggers holdninger til turisme
Modell basert på Doxey (1975), referert til av Zhang et al. (2018)

I likhet med Butlers modell har også denne modellen blitt kritisert for å være for enkel og lineær, og at den ikke tar hensyn til andre forhold som kan påvirke lokalsamfunnets holdninger (Sharpley, 2014). Sharpley (2014) kritiserer også modellen for å ta utgangspunkt i lokalsamfunnet som en homogen enhet, selv om det i virkeligheten ofte kan være svært forskjellige reaksjoner blant innbyggere. Gibson & Bentley (2007) diskuterer hvordan følelsesmessige holdninger kan bli skapt av individers ulike tilknytninger til turismen; enten gjennom arbeidssituasjon og personlig økonomisk fortjeneste av turismen, eller gjennom kontakt med turister. Slike sosiale påvirkninger kan dermed gi en forståelse av individets personlige reaksjoner og følelser knyttet til turismen. Selv om Doxeys modell er kritisert for å anta en homogenitet i et lokalsamfunn, kan altså individers personlige erfaringer forklare de ulike holdningene relatert til modellen.

4. Forskningsdesign og metode

Dette kapittelet vil omhandle forskningsdesign, de metodiske prosessene, samt en refleksjon over validitet, reliabilitet og etikk knyttet til min studie.

4.1 Forskningsdesign

Et godt og gjennomtenkt forskningsdesign er avgjørende for kvaliteten til en studie. Et forskningsdesign er en plan på forskningsprosessen fra start til mål, og skal blant annet sikre at det er god intern sammenheng mellom alle stegene i forskningsprosessen. Dette innebærer målene til studien, forskningsspørsmål, teoretisk perspektiv, metodologi og valg av metoder, utvalg og analyseverktøyet (Stratford & Bradshaw, 2016; Taylor, 2016). Hensikten med denne planen for forskningsprosessen er å sørge for at jeg i studien samler og analyserer pålitelige data som er relevante for forskningsspørsmålene. Jeg vil også ha noen betraktninger om i hvilken grad de empiriske resultatene fra min studie har relevans og overførbarhet for hvordan sted oppfattes i tilsvarende andre travle rurale turistdestinasjoner i Norge.

Forskningsdesignet og valg av metoder er sterkt knyttet til hvilket vitenskapsteoretisk paradigme forskeren plasserer seg i. Denne forestillingen om hvordan virkeligheten er konstituert er et *ontologisk* prinsipp (Aase & Fossåskaret, 2014, s. 52), noe som påvirker valgene som tas ved utforming av forskningsdesignet (Clifford et al., 2016). Som presentert i kapittel 3, har denne studien en fenomenologisk tilnærming, som vil si at jeg ønsker å undersøke erfaringer, opplevelser og bevissthet omkring stedsopplevelser og dette sett i sammenheng med at stedet påvirkes av turisme. En slik tilnærming er knyttet til sosiale konstruksjoner av virkeligheten, og blant annet av følelser og tilknytninger enkeltindivider og grupper har til steder. *Sense of place*, *topophilia* og *placelessness* er gode eksempler på stedsteorier som er preget av slike subjektive ideer om verden. På samme måte kan teorier om et lokalsamfunns opplevelser av turismen (jf. kapittel 3.2) også gå i dybden av enkeltmenneskers subjektive meninger om og erfaringer med turismen. *Individperspektivet* har derfor vært vesentlig i min datainnsamling. Dermed har det også vært naturlig at metodebruken innebærer en *kvalitativ* tilnærming. At jeg i denne studien fokuserer på de subjektive meningene gjennom kvalitative metoder dreier seg om *epistemologiske* prinsipper. Begrepet omhandler hva kunnskap egentlig er, hvordan kunnskap defineres og blir til, og hvilke kriterier som må innfris for at denne kunnskapen skal anses som gyldig (Aase & Fossåskaret, 2014, s. 45).

Denne studien utforsker hvordan lokalsamfunnet opplever Flåm som sted, et sted som er preget av mye turisme blant annet ved sin rolle som cruisedestinasjon. Studien går i dybden mer enn bredden. Den har dermed et *intensivt* forskningsdesign, hvor undersøkelsen av ett fenomen - stedsopplevelser baseres flere tilnæringer og variabler (Clifford et al., 2016, s. 11). Studien er kvalitativ hva angår intervjuopplegg og data knyttet til det, mens innledende presentasjon av reiselivsnæringen og feltområdet i tillegg anvender sekundærdata i form av tall og beskrivende statistikk, samt tidligere forskning. Den kvalitative tilnærmingen i studien innebærer i hovedsak bruk av primærdata basert på semi-strukturerte intervjuer og observasjon, og sekundærdata i form av dokumenter, rapporter og strategier. En slik triangulering av metoder kan bidra til en *holistisk* forståelse; det kan fange et rikere og mer fullstendig og kontekstuel bilde av fenomenet (Jick, 1979; Taylor, 2016).

4.2 Forskningsstrategi - casestudie

Jeg har valgt å benytte meg av *casestudie* som forskningsstrategi. Casestudier er et godt valg når målet med studien er å forstå komplekse sosiale fenomener (Yin, 2018, s. 5), og hvordan steder oppleves. En casestudie kan gi en mer dyptgående innsikt i fenomenet, hvor nyansene avdekkes og presisjonsnivået økes. På denne måten kan studien fange opp andre dimensjoner som studien åpenbart ikke spør om, men som likevel kan være momenter som er relevante for studien. Det finnes ulike definisjoner av casestudier, og ulike måter å gjennomføre en casestudie på (Taylor, 2016). Allikevel er det noen sentrale elementer som karakteriserer en casestudie. Det er studier av en eller få undersøkelsesenheter knyttet til sin kontekst. De kontekstuelle forholdene er vesentlige for casestudier fordi dette i de fleste tilfeller påvirker fenomenet man studerer (Baxter, 2016). Dette gjør at casestudier kan ses på som naturalistisk forskning, altså at man studerer et fenomen i sin *naturlige* kontekst (Taylor, 2016). Denne studien består av en enkelt undersøkelsesenhet; opplevelser av hvordan masseturisme preger et lokalsamfunn og sted, knyttet til Flåm som caseområde.

En casestudie er ofte bundet til *sted* og *tid* (Taylor, 2016). I følge Yin (2018, s. 31) er en slik avgrensning viktig å definere. Den *geografiske avgrensningen* til studien er satt til Flåm, noe som er mer inngående beskrevet i kapittel 2. Som ved casestudier flest (Taylor, 2016), er også dette caset en *samtidsstudie*. Likevel er det slik at mange av de dataene som er samlet inn om oppfatninger av stedet, er basert på inntrykk som baseres på erfaringer i et lengre tidsperspektiv. Stedsbeskrivelsen inneholder dessuten også historiske opplysninger. Steder er i det hele tatt i en kontinuerlig utvikling, det samme er turismen på steder. Som diskutert i kapittel 2.2, kan

samfunnsmessige endringer, som blant annet Covid-19-pandemien, også påvirke reiselivet. Av den grunn må resultatene fra denne studien ses i lys av *tiden* dataene ble samlet inn og analysert.

Casestudier er kritisert blant annet for ikke å kunne generaliseres (Baxter, 2016), spesielt ikke statistisk. Det er heller ikke målet i denne sammenheng. Denne studien har en idiografisk tilnærming; den går i dybden mer enn bredden, og hensikten er å få en dypere forståelse av et fenomen knyttet til sin kontekst. Målet er altså ikke å statistisk generalisere resultatene fra studien, men heller å belyse et fenomen og ulike aspekter ved fenomenet i sin naturlige kontekst. Derfor er det mer hensiktsmessig i denne sammenheng å snakke om *analytisk generalisering*; å kunne se de empiriske dataene i sammenheng med teorier som allerede finnes på området, og på den måten kunne støtte opp om, bekrefte eller kritisere de teoriene som allerede finnes, eller at funnene fra casestudien kan bidra til nye teorier og konsepter (Yin, 2018, s. 38). Forskningsdesignet i denne studien baseres på ett enkelt case – Flåm, hvor jeg går i dybden på det temaet jeg har valgt, med ulike typer informanter og andre datakilder. Perspektivene til temaet blir med dette også mangfoldig, både ut fra hvem som inngår i mitt utvalg er, hva slags tilknytning de har til stedet, og hvilken næring de jobber innenfor. Jeg har valgt et enkelt-case fordi dette er en masterstudie med begrensede ressurser. Jeg ser det likevel som tilstrekkelig å gå i dybden i ett case, da jeg kan få en forforståelse for situasjonen, og mange av de samme temaene vil gå igjen på tilsvarende destinasjoner (jf. kapittel 2.4).

4.3 Utvalg

Ved utvalg av informanter tok jeg utgangspunkt i virksomheter som finnes i Flåm. Jeg ønsket at informantene skulle ha arbeidsplassen sin i Flåm og/eller bo i, eller i nærhet av Flåm, slik at jeg kunne få ulike perspektiver fra de som opplever masseturismen i Flåm i hverdagen. På den måten kunne jeg få innblikk i hvordan masseturismen preger virksomheter i Flåm, men også et innblikk i hvordan reiselivet påvirker hverdagsliv og stedsopplevelser.

Jeg så det som vesentlig med et utvalg av informanter som representerte ulike næringer som finnes i Flåm, altså et *strategisk* utvalg. Jeg ønsket å bruke denne strategien for å på best mulig måte kunne svare på problemstillingene mine, og belyse caset med innblikk i ulike perspektiver. Derfor valgte jeg å intervju personer fra både typisk turistorienterte, men også andre virksomheter på stedet, og både fra offentlig og privat sektor. Dels ble intervjuobjektene identifisert før jeg reiste i felt, men også underveis ved at noen informanter anbefalte meg å ta kontakt med andre navngitte personer – altså bruk av snøballmetoden. Risikoen ved en slik utvalgsmetode er imidlertid at det kan resultere i en skjevhet i utvalget ved en over- eller

underrepresentasjon av ulike type informanter, noe som igjen kan gå ut over muligheten til å generalisere. Allikevel tyder resultatene som er presentert i kapittel 5 på at jeg har et godt mangfold av informanter hva gjelder holdninger til reiselivet og tilknytninger til Flåm.

4.3.1 Utvalgsprosess

Jeg begynte arbeidet med utvalg av informanter med å ta utgangspunkt i hvilke næringer og virksomheter som finnes i Flåm. Verktøyet jeg hadde før jeg reiste på feltarbeid var Proffdatabasen (forvalt.no) som inneholder informasjon over alle bedrifter og foretak fra Brønnøysundregisteret, og internettsidene til virksomheter i Flåm. Jeg satt deretter opp en liste med potensielle informanter, og organiserte disse etter type virksomhet (f.eks. overnatting, handel og landbruk), og om de var orientert mot reiselivet eller andre kundegrupper. Jeg kontaktet daglig leder ved disse virksomhetene for å få til en intervjuavtale.

Utvalgsprosessen viste seg imidlertid å bli noe utfordrende av spesielt tre grunner. (1) Jeg fant fort ut at mange av virksomhetene som opererer i Flåm er turistorienterte virksomheter, som overnattingssteder, restauranter, cafeer og aktiviteter. Det ble derfor mer utfordrende å finne og få tak i virksomheter som ikke hadde noen åpenbar tilknytning til turisme og reiseliv. Bruk av snøballmetoden var nyttig i denne sammenheng, selv om det imidlertid resulterte i lite informasjon om potensielle informanter. Flere av informantene poengterte at de aller fleste virksomhetene og lokalbefolkningen i Flåm på en eller annen måte er knyttet til reiselivet. Selv om jeg ikke fikk så mange tips om informanter uten tilknytning til turisme, fikk jeg i det minste en bekreftelse på at det er relativt få rent innbyggerorienterte virksomheter i Flåm. (2) Flåm er et lite lokalsamfunn, og det er relativt få virksomheter som er lokalisert i Flåm. Dette gjorde at min liste over aktuelle informanter var relativt kort, noe som førte til at jeg var usikker på om jeg kom til å få et godt nok utvalg av informanter før jeg reiste på feltarbeid. (3) Mange av de turistorienterte virksomhetene i Flåm er organisert i ulike former for nettverk, og flere av disse virksomhetene har samme eier (jf. kapittel 2.2). Det var utfordrende å få oversikt over hvordan dette var organisert, men ved å søke opp virksomhetene i Proffdatabasen fikk jeg noe mer oversikt. Å ha en viss oversikt over strukturen på hvordan dette var organisert var viktig. Jeg mener det hadde svekket kvaliteten til studien dersom alle de turistorienterte virksomhetene jeg intervjuet hadde samme eier, eller om alle var tilknyttet Flåm-klynga.

Til tross for noen utfordringer i starten av utvalgsprosessen, endte jeg opp med et tilfredsstillende utvalg av informanter. Det omfattet informanter både fra turistnæringen og andre virksomheter, og disse inkluderte virksomheter både fra offentlig og privat sektor (jf.

tabell 4). De aller fleste jeg tok kontakt med var positive til å stille på intervju. Kun én som jeg tok kontakt med ønsket ikke å stille til intervju, to henviste meg til andre de mente jeg heller burde snakke med, og to svarte aldri på mine henvendelser. Selv om jeg ikke fikk et intervju med disse aktørene, har det slik jeg ser det ikke gått på bekostning av relevansen til det endelige utvalget. Jeg tok kontakt med utvalget både før og underveis i feltarbeidet. Etterhvert som jeg gjennomførte intervjuene begynte jeg å oppleve en metning – jeg begynte å få en del av de samme svarene som jeg hadde hørt tidligere. Av den grunn vil jeg argumentere for at volumet til utvalget har vært tilstrekkelig, og at studien antakelig ikke kunne blitt styrket ved å ha et større utvalg.

4.3.2 Informantene

Utvalget i denne studien består av 15 informanter, som på hver sin måte har en tilknytning til Flåm. Utvalget består av informanter som på heltid bor og er sysselsatt i området. Som jeg allerede har nevnt var de fleste som fikk en forespørsel villig til å stille til intervju, men i intervjuene opplevde jeg likevel at motivasjonen var noe varierende blant de som deltok. For noen dreide det seg antakelig om nærmest en pliktfølelse til å bidra. Hos andre informanter opplevde jeg at intervjuet var et talerør for sine egne meninger som de gjerne ville formidle til andre.

Tabell 4: Oversikt over informanter

Informant	Type virksomhet	
AKT1	Turistorienterte aktiviteter	Hovedsakelig turistorienterte virksomheter.
AKT2		
HA1	Handel	Turist- og innbyggerorientert.
HA2		
OV1	Overnatting	Turist- og innbyggerorientert. Kan også ha tilhørende tilbud som servering eller utleie av lokaler.
OV2		
OV3		
AN1	Andre	Innbyggerorientert. Blant annet landbruk, bygg og anlegg.
AN2		
AN3		
AN4		
OFF1	Offentlig	Offentlig ansatte innenfor administrasjon eller andre foretak.
OFF2		
OFF3		
OFF4		

Informantene er kategorisert etter hvilken type virksomhet de er sysselsatt i (jf. tabell 4), da det var i kraft av denne rollen jeg tok kontakt med informantene. Kategoriseringen av informanter er i overkant generell og informasjon om informanten som blant annet alder, lengde på bosetting og andre roller i lokalsamfunnet er utelatt av hensyn til kravet om anonymisering. Det samme er spesifiseringer rundt virksomheten. Jeg ble etterhvert oppmerksom på at flere av informantene hadde ulike roller i arbeidslivet, både ved søk på Proffdatabasen (forvalt.no) og på basis av informasjonen jeg fikk gjennom feltarbeidet. Det kunne for eksempel være en informant som drev innen landbruk, men som i tillegg var involvert i hytteutleie, servering eller andre turistaktiviteter. Flere av informantene hadde dessuten ulike typer organisatoriske verv i lokalsamfunnet, blant annet var noen engasjert i politisk arbeid. Slike spesifiseringer av informantene og virksomhetene ville kanskje vært nyttig informasjon i tolkning og drøftingen av dataene. Hensynet til anonymitet i et lite lokalsamfunn har imidlertid gjort at kategoriseringen av informantene må bli nokså generell. Allikevel har jeg i presentasjonen av det empiriske materialet i kapittel 5 noen ganger også beskrevet andre kjennetegn ved informanten enn hvilken type virksomhet informanten jobber innenfor, dersom dette har vært

relevant for uttalelsene informanten kommer med. I slike tilfeller har jeg forsikret meg om at dette ikke er informasjon som gjør at man indirekte kan gjenkjenne informanten.

Selv om mye informasjon om informantene er utelatt i kategoriseringen, oppfatter jeg det likevel ikke slik at måten analysen har vært utført på og presentert har blitt nevneverdig dårligere. Funnene må på sett og vis knyttes til syntetisert kunnskap.

4.4 Datainnsamling

Datainnsamlingens formål var å få innsikt i ulike aktører i Flåm sine tanker om masseturismens effekter på virksomheten, stedet og lokalsamfunnet. Jeg har hovedsakelig benyttet meg av intervjuer gjennomført under feltarbeid som innsamling av empirisk datamateriale, i tillegg til et innslag av observasjon. Jeg har også benyttet meg av sekundærdata som på ulikt vis omhandler temaet. Hensikten med en slik metodetriangulering er som nevnt tidligere å oppnå en holistisk og rikere forståelse av fenomenet. Dette kapittelet vil redegjøre for prosessene rundt datainnsamlingen.

4.4.1 Sekundære kilder og data

Innhenting av sekundære kilder og data har vært pågående under hele forskningsprosessen, og har vært nyttig på flere måter (i kapittel 2 er noen av disse sekundære kildene og dataene omtalt). I *oppstarten* av studien bidro sekundærkilder til valg av tema og utforming av problemstillinger; slike kilder ga en forståelsesramme og grunnleggende kunnskap om temaet, og videre et grunnlag for valg av vinkling på studien. Som *forberedelse til feltarbeidet* og intervjuene var bruk av sekundære kilder nyttig ved at jeg hadde en viss bakgrunnskunnskap både om området og om ulike aspekter ved både cruiseturisme og turisme. Bruk av sekundærkilder krever imidlertid at man er kildekritisk og gjør en vurdering av dataene som brukes. Man må ta hensyn til *relevansen* av sekundærkildene og hvorvidt disse dataene kan relateres til forskningsspørsmålene i studien. *Kvaliteten* til sekundærkildene må også vurderes, noe som omhandler påliteligheten til datamaterialet (Grønmo, 2016, s. 151).

Når for eksempel informantene fortalte om «et stort skip», var jeg klar over hva «et stort skip» innebærer i størrelse og antall turister. Sekundærdata har også informert oppgaven senere i prosessen, blant annet ved at jeg har lest tidligere forskning og utredningsrapporter relevant for emnet, holdt meg oppdatert på medieoppslag om temaet og at jeg har deltatt på ulike arrangementer som på ulikt vis har relatert seg til temaet. Denne bruken av sekundærdata har fungert som trianguleringsmetode for å kunne bekrefte utsagn fra informanter, eller som

utfyllende informasjon på områder mitt eget feltarbeid ikke dekket, som for eksempel hva en cruiseturist legger igjen av penger i Flåm.

Jeg har hovedsakelig anvendt sekundærkilder som blant annet består av rapporter, strategier og dokumenter fra ulike instanser på både nasjonalt, regionalt og lokalt nivå. Dette omfatter både offentlige dokumenter og tidligere forskning som er relatert til case-området. Tidligere forskning fra blant annet Vestlandsforskning, Transportøkonomisk institutt og Innovasjon Norge reiseliv har bidratt til innblikk i ulike aspekter ved hvordan turisme påvirker et lokalsamfunn. Det må her også nevnes at det finnes mer sekundærdata om cruiseturisme enn om reiselivet generelt. Man har sett utfordringene som cruiseturismen fører med seg i form av masseturisme og forurensing, men også verdiskapningselementet. Dette bidrar til at det gjøres utgreinger og forskning på cruiseturisme. Allikevel er det også andre former for turisme i Flåm, men dette er vanskeligere registreringsmessig, noe som gjør at omfanget av sekundærdata om cruiseturisme er større enn andre former for turisme (jf. kapittel 2.4). I tillegg til de dataene jeg samlet inn gjennom intervjuene og observasjonene i felt, har jeg også innhentet nøkkeltall som finnes tilgjengelig hos Statistisk sentralbyrå og tall fra forskningsutredning. Materialet har vært viktig for å få en oversikt over temafelt og feltområde og dermed en god forberedelse til feltarbeidet. Dette inngår for øvrig i kapittel 2, som beskriver feltområdet i denne studien.

Jeg har under hele forskningsprosessen fulgt med på *nyhetssaker* om turisme og cruiseturisme i Flåm for å være oppdatert på dagsaktuelle saker. En innholdsanalyse av nyhetsartikler om cruise som ble gjennomført i 2018 viste imidlertid at slike oppslag preges av en polarisering mellom (1) de som er for cruiseturisme; saker som ofte omhandler positive økonomiske ringvirkninger og (2) de som i ulik grad er negative til cruiseturisme; saker som ofte omhandler miljøbelastning, trengsel på land, og at cruiseturistene legger igjen lite penger på destinasjonene. Denne analysen finner også en overvekt av negativt ladede medieoppslag, og at mange av artiklene bygger på udokumenterte påstander (Walnum et al., 2019). Dette belyser utfordringen ved kvaliteten til sekundærdata. Det har vært viktig å kontinuerlig vurdere påliteligheten til saker jeg har lest om cruiseturisme, spesielt sett i lys av at mange av disse nyhetssakene bygger på udokumenterte påstander. Til tross for dette har det vært interessant lesning – det har gitt et innblikk i flere aspekter ved temaet og gitt et inntrykk av hva som opptar enkeltpersoner, lokalsamfunn, politikere og næringslivet.

Ved å følge med på flere kanaler i *sosiale medier* har jeg holdt meg oppdatert på hva som skjer på ulike fronter hva gjelder Flåm, turisme, cruiseturisme og bærekraftig reiseliv, samt lest

ytringer fra ulike aktører hva angår temaet. Påliteligheten til alle disse sekundærdataene kan nok også diskuteres, men det har gitt meg et inntrykk av hva som skjer, og hvilke holdninger som finnes ute på slike medier. Av sider på sosiale medier jeg har fulgt over tid er facebooksidene til Aurland havn ([facebook.com/aurlandhavn](https://www.facebook.com/aurlandhavn)), Innovasjon Norge Reiseliv ([facebook.com/innovasjonnorgereiseliv](https://www.facebook.com/innovasjonnorgereiseliv)) og Visit Flåm ([facebook.com/visitflam](https://www.facebook.com/visitflam)), i tillegg til facebooksidene til flere lokale virksomheter i Flåm. Informasjonen på disse sidene har holdt meg oppdatert på nyheter, forskning og aktuelle saker om temaet. I tillegg har jeg på Facebook fulgt med på treff på ord som «Flåm» og «cruiseturisme» for å få et bilde av hva privatpersoner og lokale bedrifter legger ut av ytringer om temaet.

Anmeldelser fra gjester på *Tripadvisor* ([no.tripadvisor.com](https://www.tripadvisor.com)) har også bidratt til å gi en innsikt i temaet. Jeg har lest anmeldelser av Flåm som sted og som turistdestinasjon og anmeldelser av hoteller, spisesteder og aktiviteter i Flåm. Det kan imidlertid stilles spørsmål ved hvor troverdig slike data fra brukertalere på internett er (Ayeh et al., 2013). Det har uansett vært interessant lesing for å få et innblikk i hvordan selve turisten opplever ulike sider ved Flåm.

4.4.2 Intervjuer og feltarbeid

Feltarbeidet var innholdsrikt, engasjerende og motiverende. Jeg møtte mange imøtekommende mennesker, både blant informantene og lokalbefolkning ellers, og ble møtt med interesse og nysgjerrighet overfor det temaet min studie omfatter.

Jeg reiste på feltarbeid i to omganger. Det første feltarbeidet foregikk i månedsskiftet mai/juni 2019, hvor jeg gjennomførte 12 intervjuer i løpet av to uker. Da jeg ikke fikk kontakt eller avtale med alle jeg ønsket å intervjuer i første omgang, reiste jeg tilbake på feltarbeid i midten av august, hvor de siste 3 intervjuene fant sted. Tidsperioden hvor intervjuene ble gjennomført kan ha påvirket de empiriske dataene. I følge Franzidis & Yau (2018) vil spesielt negative opplevelser et lokalsamfunn har av turismen være tydeligere i toppsesongen. Om jeg hadde gjennomført intervjuene midtvinters, vil nok kanskje ytringene som framkommer i intervjuene ha vært litt andre. På den annen side er det lavere aktivitet hos flere av virksomhetene utenom turistsesongen.

Feltarbeidet besto hovedsakelig av innsamling av empirisk materiale basert på *semi-strukturerte intervjuer*, men også de observasjonene som kunne gjøres i felt ga nyttig informasjon. Semi-strukturerte intervjuer fungerer godt når studien er ute etter informantenes meninger, erfaringer og følelser (Longhurst, 2016). Slike intervjuer er kjennetegnet ved en viss

fleksibilitet hva angår formulering og rekkefølgen på spørsmålene i intervjuet. Det kan i noe grad bære preg av å være en samtale med en uformell tone. Informantene kan på denne måten også få anledning til å utdype sine egne tanker og meninger (Longhurst, 2016). Denne type intervju åpner også for at informanten ta opp temaer som intervjueren ikke var bevisst på forhånd (Dunn, 2016). Dette kan igjen gi ny innsikt til forskeren, som kan komme med oppfølgingsspørsmål om det er relevant. Dette er et viktig poeng ved valg av type intervju i denne studien. Jeg, som outsider, har ikke all kunnskap om Flåm som sted og lokalsamfunn, og heller ikke om turismen som foregår her. Bruk av semi-strukturerte intervjuer gjorde det mulig å få innblikk i temaer som jeg ikke hadde kjennskap til på forhånd.

Jeg benyttet meg av en *intervjuguide* under intervjuene. En slik guide er et viktig verktøy for det semi-strukturerte intervjuet (Dunn, 2016), og er et hjelpemiddel for å sikre at intervjuet dekker de temaene og spørsmålene som ønskes svar på. Jeg ønsket at intervjuene skulle bære preg av en naturlig samtale for å bygge tillitt hos informanten. Derfor ble intervjuene innledet med enkle spørsmål som ikke krevde mye av informanten, før jeg stilte mer utfordrende spørsmål som kanskje kunne kreve en dypere refleksjon. Som tidligere nevnt ønsket jeg å stille spørsmål til informantene både ved rollen som ansatt i en virksomhet i Flåm, men også som innbygger. Dette forsøkte jeg å tydeliggjøre ved at intervjuguiden besto av én del om virksomheten og én om Flåm som sted og lokalsamfunn. Intervjuguiden har likevel ikke vært ment som en strikt plan for intervjuet; de aller fleste intervjuene bar preg av at jeg hoppet fram og tilbake i intervjuguiden, avhengig av hvordan samtalen utviklet seg.

Intervjuguiden utarbeidet jeg i perioden før feltarbeid med den kunnskapen jeg på det tidspunktet hadde opparbeidet meg gjennom teori og dokumentasjon om tema. I utgangspunktet ønsket jeg å se eksplisitt på hvordan *cruiseturisme* påvirker Flåm. Da dette viste seg å være utfordrende (jf. kapittel 4.6 og 5.2), ble fokuset i studien justert til å omhandle masseturismen generelt, og problemstillingene ble omformulert. Naturlig nok ville enkelte av spørsmålene fått en noe annen ordlyd og vinkling dersom jeg skulle utarbeide en intervjuguide på nytt på bakgrunn av disse erfaringene. På tross av dette satt jeg likevel igjen med mye relevant empirisk materiale. En noe annen intervjuguide kunne imidlertid ført til en ytterligere informering og styrking av studien.

Før feltarbeidet hadde jeg som nevnt satt opp en liste med informanter jeg ønsket å intervju. For å opprette kontakt med informantene brukte jeg kontaktinformasjonen på nettsidene til virksomheten informanten jobbet i. Jeg tok kontakt over telefon for å øke sannsynligheten for

å få en avtale om intervju. Jeg presenterte meg selv, fortalte om studien, og spurte om de kunne tenke seg å delta på et intervju. Jeg fortalte hva det ville innebære å delta, og informerte om at jeg kom til å sende en e-post med et informasjonsskriv om studien i etterkant av telefonsamtalen med utfyllende informasjon. I de aller fleste tilfellene fikk jeg en avtale for intervju med tid og sted allerede på første telefonsamtale. Jeg ønsket å være fleksibel på tid og sted for intervjuet, da omgivelsene kan påvirke intervjusituasjonen. Omgivelsene til et intervju bør være nøytrale, slik at informantene føler seg komfortabel og trygge i situasjonen (Longhurst, 2016). Derfor lot jeg dette være opp til informantene å bestemme. De fleste intervjuene ble gjennomført på arbeidsplassen til informantene, noen hjemme hos informantene, og ett på et uteområde i Flåm. Alle intervjuene, bortsett fra ett, ble gjennomført i arbeidstiden. På grunn av høy aktivitet i Flåm i sommermånedene var det travle arbeidsdager for flere av informantene. To av intervjuene bar preg av dette, og ble noen ganger i løpet av intervjuet avbrutt av jobb-relaterte ting, noe informantene beklaget. At informanter tok seg tid til å delta på et intervju i en travel arbeidshverdag viser hvor imøtekommende og fleksible informantene var.

I starten av hvert intervju presenterte jeg meg selv, formålet med intervjuet og oppgaven, og fortalte om anonymitet og konfidensialitet. Alle informantene godtok dette, og ga muntlig samtykke til et intervju. Jeg spurte før hvert intervju om det var greit om jeg gjorde et taleopptak av intervjuet. Jeg forklarte at dette kun var som et hjelpemiddel for meg personlig, og at opptaket ville bli lagret på universitetets passordbeskyttede server og slettet etter bruk. Alle informantene var positive til dette, og ingen virket å ha noen innsigelser på det. Allikevel kan en slik bruk av opptaksutstyr påvirke intervjusituasjonen og informantene kan endre sin rolle ettersom opptaksutstyret står på eller ikke (Aase & Fossåskaret, 2014, s. 106). Dette erfarte jeg ved en anledning. Da vi hadde avsluttet intervjuet og opptaksutstyret var skrudd av, hadde informantene mer på hjertet. I denne samtalen i etterkant av intervjuet virket informantene mer fortrolig og jeg fikk høre mer om årsaken til meningene som ble ytret i intervjuet. Dette er et godt eksempel på at opptaksutstyret kan påvirke intervjusituasjonen, og de dataene en sitter igjen med i etterkant. Jeg så det likevel som nyttig å benytte meg av opptaksutstyr, da det førte til at jeg var mer til stede underveis i intervjuene. De aller fleste informantene så ikke ut til å bli påvirket nevneverdig av opptaksutstyret.

Jeg hadde på forhånd informert om at intervjuene ville vare maks en time. I noen tilfeller møtte jeg informanter som hadde mye på hjertet og mye de ville fortelle. I de tilfellene varte

intervjuene noe lenger, noe som viser flere av informantenes engasjement. De aller fleste intervjuene varte i en time.

4.4.3 Observasjon

Datainnsamlingen har også bestått av observasjon, både i felt og på arrangementer. Observasjon kan være et godt metodeverktøy i en casestudie. Det kan gi nyttig tilleggsinformasjon, spesielt når forskeren forsøker å forstå dybden i caset (Taylor, 2016; Yin, 2018). Det var ikke hensiktsmessig for problemstillingene i oppgaven å bruke mye tid og ressurser på observasjon, da de subjektive dataene jeg var ute etter vanskelig vil fremkomme av observasjon. Allikevel så jeg det som hensiktsmessig å ha et *innslag* av observasjon. Underveis i feltarbeidet brukte jeg mye tid i Flåm. Jeg gjorde meg kjent i sentrum av Flåm, men også omkringliggende områder. Jeg observerte Flåm på ulike tider av døgnet, både med og uten cruiseskip til stede. Jeg benyttet meg også av ulike tilbud som finnes i Flåm, som spisesteder og butikker. Vinteren 2020, et halvt år etter feltarbeidet, stoppet jeg innom Flåm ved en gjennomreise. Det å observere Flåm vinterstid ga meg en ytterligere forståelse av hvordan informantene snakket om hvordan sesongvariasjonene oppleves i Flåm.

I etterkant av ett av de første intervjuene fikk jeg tilbud fra informanten om en liten omvisning i Flåm, hvilket jeg takket ja til. Dette ga meg et godt innblikk i turistlogistikken i Flåm. Jeg fikk sett og forklart hvordan det foregår når et cruiseskip legger til, hva som skjer når cruiseturistene kommer i land, og hvordan tenderbåter frakter cruiseturister til land fra et cruiseskip som ligger på anker. Underveis i denne omvisningen snakket vi med flere aktører som opererer i Flåm, blant annet en cruiseagent som er bindeleddet mellom det offentlige og cruiseskipet. Jeg ble også vist hvor ulike aktivitetsbedrifter og hoteller holder til, og hvordan infrastrukturen fungerer, blant annet med oppstillingsplasser for busser som frakter cruiseturistene ut på aktiviteter og lignende. Denne informasjonen var veldig nyttig for meg som outsider og for det videre feltarbeidet.

Både omvisningen jeg fikk i Flåm og mine egne opplevelser og observasjoner gjorde det enklere for meg å forstå hva informantene snakket om, spesielt knyttet til bestemte steder i Flåm og områdene rundt. Alle disse erfaringene og observasjonene fra feltet ble skrevet ned i en feltdagbok, som var nyttig under analyseprosessen.

Deltakelse på *arrangementer* har også bidratt til en form for observasjon. Denne bruken av observasjon som datainnsamling har ikke vært direkte relatert til caset, men for å få et innblikk

i hvordan ulike aktører forholder seg til problemstillinger blant annet rundt masseturisme, cruiseturisme og bærekraftig reiseliv. I november 2018 deltok jeg på et åpent politisk møte som omhandlet reiselivet i Bergen og på Vestlandet. Det ble holdt innlegg fra flere aktører innenfor politikk og næringsliv, og det hele ble avsluttet med en plenumsdiskusjon om problemstillinger spesielt rundt cruiseturisme og belastning på innbyggere, næringer og infrastruktur. I oktober 2019 deltok jeg på Innovasjon Norge Reiseliv sin konferanse «kick-off reiseliv», hvor temaet var bærekraftig reiseliv. Her ble det presentert ferske resultater fra cruiseundersøkelsen og innbyggerundersøkelsen som er gjennomført av Innovasjon Norge, samt mange innlegg av ulike aktører om hvordan man kan jobbe for å oppnå et bærekraftig reiseliv. I januar 2020 inviterte næringsdepartementet aktører i norsk reiseliv til et møte om overturisme (regjeringen.no., 2020). Et videoopptak av dette møtet ble lagt ut på regjeringens sine hjemmesider i etterkant. Temaene som ble tatt opp på dette møtet bidro til innsikt i hvordan problemer med overturisme løses på ulike destinasjoner i Norge, inkludert Flåm. Jeg deltok også på et forskningsseminar på Institutt for geografi ved Universitetet i Bergen vinteren 2020, som omhandlet reiselivet i Odda, Flåm og Sogndal.

4.5 Analyseprosessen

Alle intervjuene ble transkribert. Jeg begynte å *transkribere* intervjuene allerede i feltarbeidsperioden. Det gjorde at jeg kunne lære av de første intervjuene og forbedre meg som intervjuer, samt allerede da begynne med *analyseprosessen*. Analyseprosessen startet ved at jeg noterte ned tanker og refleksjoner rundt det empiriske materialet parallelt med transkriberingen. Helt fra første intervju har analyseprosessen vært pågående.

Jeg transkriberte alt som ble sagt, med unntak av noen få avsporinger underveis i intervjuene som ikke hadde relevans for temaet. Jeg noterte også ned i transkriberingen dersom informanten lo, snakket engasjert, nølte eller på annen måte uttrykte følelser knyttet til et tema. Det gjorde at jeg ved gjennomgang av det transkriberte materialet lettere kunne forstå utsagnene og i hvilket stemningsleie informanten fortalte det i, samt for å unngå en mistolkning av informantens meningsinnhold. Opptakene er deretter blitt slettet.

Flere av informantene snakket dialekt, men jeg har transkribert til bokmål (og sitert i teksten på bokmål), da dette er nærmere min egen målform med bakgrunn fra Østlandet. Det at alle sitater er standardisert med henhold til målform, bidrar også til anonymisering av informantene. En av informantene kommenterte at han snakket «innfødt sogning», og advarte meg om at det ikke var sikkert at jeg kom til å forstå noe av det han sa. Selv om jeg ikke kan si at det dukket opp

noen store språklige utfordringer under intervjuene og transkriberingen, var det iblant utfordrende å skjønne enkeltord eller uttrykk. Like mye som dialektforskjeller, kan dette også ha vært et resultat av dårlig lydopptak eller at informanten snakket mumlete eller veldig raskt og engasjert. Selv om det iblant oppsto slike utfordringer, var det ikke vanskelig å forstå hovedbudskapet til informanten.

Etter transkriberingen av intervjuene satt jeg igjen med store mengder data. Intervjuene bar preg av en samtale, med en intervjuguide som utgangspunkt. Det vil si at jeg i mange tilfeller hoppet fram og tilbake i spørsmålene i intervjuguiden, noe som gjorde at dataene fremsto relativt uoversiktlig. For å få bedre oversikt over utsagn knyttet til ulike spørsmål og temaer brukte jeg det kvalitative analyseprogrammet nVivo for *koding*. Koding er et godt verktøy for å organisere de empiriske dataene, og er nyttig for å kunne knytte disse dataene til det konseptuelle rammeverket (Cope & Kurtz, 2016). Jeg overførte de transkriberte intervjuene til programmet, og lagde koder for ulike kategorier. Kategoriene jeg brukte i denne prosessen er relatert til faglitteraturen og temaet for oppgaven.

4.6 Datakvalitet

Datakvalitet omhandler hovedsakelig studiens pålitelighet, gyldighet og overførbarhet (Busch, 2013, s. 61). Selv om det er diskutert hvordan man skal oppnå kvalitet i en casestudie og hvilke begreper som blir brukt om dette, er det viktig å kunne vise til hvordan den metodologiske prosessen er gjennomført, samt gjøre betraktninger rundt dette (Taylor, 2016). Den kommende diskusjonen vil omhandle hva som er gjort for å styrke kvaliteten til studien, samt refleksjoner rundt studiens svake sider.

Pålitelighet (reliabilitet) handler om kvaliteten til dataene som er samlet inn og om hvor godt studien har klart å måle det som ønskes å måle (Busch, 2013, s. 62). Påliteligheten til en studie er god dersom en gjentakelse av forskningsprosessen gir tilsvarende resultater (Yin, 2018, s. 46), noe som krever en transparens i forskningsdesignets utforming. For å tilfredsstille dette kravet har jeg i dette kapitlet beskrevet forskningsdesignet, de metodiske prosessene, utvalgsprosessen og erfaringer fra feltarbeidet, noe som skal kunne gjøre studien etterprøvable. På tross av denne gjennomsiktigheten i forskningsprosessen ser jeg imidlertid en utfordring ved å kunne få de samme resultatene ved gjentakelse av prosessen, først og fremst fordi resultatene fra studien er knyttet til tiden den er gjennomført.

På grunn av studiens kvalitative tilnærming er det ikke til å unngå at forskningsprosessen er påvirket av subjektivitet gjennom blant annet min kunnskap og tidligere erfaringer, noe som kan påvirke påliteligheten til en studie (Grønmo, 2016, s. 249). Det er ikke til å unngå at mitt miljøengasjement og omsorg for naturen påvirker mitt syn på de miljømessige aspektene ved cruiseturismen. Allikevel vil jeg argumentere for at dette er et engasjement som springer ut fra kunnskap basert på tidligere forskning, heller enn personlige verdier. Nå er det imidlertid ikke miljødimensjonen som er hovedtemaet for denne studien. Angående de sosiale og økonomiske aspektene ved temaet hadde jeg ikke så mye forhåndskunnskap og informasjon om feltet annet enn medieoppslag. Det blir galt å hevde at oppslag i media ikke har påvirket meg på noen måte. Allikevel vil jeg understreke at medias fremstilling fikk meg til å lure på om dette er hele sannheten, og hvordan situasjonen for lokalsamfunnet *egentlig* er. Gjennom hele forskningsprosessen har jeg derfor vært åpen for nye erfaringer. I intervjusituasjonene var jeg bevisst min posisjonering, og forsøkte å være nøytral, åpen og nysgjerrig på informantens opplevelser. Jeg har stilt spørsmål med intensjon om å få fram helheten, og vært bevisst på ikke å «jakte» på bestemte holdninger hverken i den ene eller andre retningen. Dette omhandler forskerens *refleksivitet* - det å være bevisst sin egen subjektivitet som forsker, og være klar over hvilke konsekvenser dette kan ha for det empiriske materialet forskeren sitter igjen med i etterkant.

Gyldighet (validitet) dreier seg om resultatene av studien er relevant til forskningsspørsmålene, altså om man har målt det man ønsker å måle (Busch, 2013, s. 62). Dersom gyldigheten til en studie er god, er resultatene et godt speilbilde av virkeligheten. For å oppnå dette er det viktig unngå mulige bias, det vil si feil og skjevheter som kan oppstå blant annet fra utvalget av informanter eller spørsmål stilt i intervjuene. For å styrke gyldigheten til studien leste jeg meg opp på teori og tidligere forskning på temaet før feltarbeidet ble gjennomført. Jeg utviklet på bakgrunn av denne kunnskapen en intervjuguide. Gjennom arbeidet med oppgaven har jeg tilegnet meg enda mer kunnskap om steder og turisme, og ikke minst om Flåm, enn før jeg reiste på feltarbeid. Dermed har oppgaven fått en noe annen vinkling (jf. neste avsnitt), og ideelt sett kunne intervjuguiden vært noe annerledes utformet (jf. kapittel 4.4.2).

Et annet poeng i diskusjonen rundt studiens gyldighet, er som nevnt at jeg i utgangspunktet ønsket å se på hvordan *cruiseturismen* påvirker virksomheter, stedet og lokalsamfunnet. Under intervjuene fikk jeg flere ganger høre at det var vanskelig å skille mellom ulike former for turisme, og at det dermed var vanskelig å svare på noen av de spørsmålene jeg stilte. Jeg har en

opplevelse av at flere av informantene tolket noen av spørsmålene om cruiseturisme som spørsmål om turisme generelt. Jeg kunne kanskje vært tydeligere på dette under intervjuene, men mye av dette har jeg først i ettertid sett at har vært en utfordring. Derfor så jeg det som hensiktsmessig å endre fokus på oppgaven til å dreie seg om masseturismen generelt. Presentasjonen av empiriske funn i kapittel 5 dreier seg dermed *både* om cruiseturismen og masseturismen generelt.

Det siste aspektet ved datakvalitet beskrevet av Busch (2013) er *overførbarhet* (generalisering) og representativitet. Dette omhandler i hvilken grad studien kan overføres eller generaliseres til andre kontekster eller populasjoner. Jeg diskuterte dette noe i kapittel 4.2, hvor jeg understreket at målet ikke er statistisk generalisering, men heller analytisk generalisering. Målet har vært å få en dypere innsikt i hvordan masseturismen påvirker et sted og lokalsamfunn.

Jeg har med utgangspunkt i en masterstudie avgrenset dataene til ett case, men i en større studie kunne en for eksempel gjort tilsvarende feltstudier og sammenligninger med andre bygder med mye turisme. Det er likevel en del fellestrekk ved typiske fjordbygder med cruiseanløp hva angår størrelse på stedene, næringsstruktur, ruralitet og hvor mye cruiseanløp og andre former for turisme setter sitt preg på stedet. Dermed er det rimelig å anta at en del av mine funn også har relevans for disse stedene (jf. diskusjonen rundt tabell 3 i kapittel 2.4). Dette omhandler studiens gyldighet, representativitet og overførbarhet.

4.7 Ethiske refleksjoner

I forkant av feltarbeidet ble studien meldt inn til vurdering hos NSD, Norsk Senter for Forskningsdata. Her ble blant annet tema, intervjuguide, informert samtykke og utvalg sendt inn og godkjent av NSD før jeg reiste på feltarbeid. Alle informanter fikk i forkant av intervjuet tilsendt et skriv om informert samtykke. I skrivet fikk de informasjon om studien, om anonymitet og konfidensialitet, hva det innebærer å delta på et intervju, og at det er frivillig å delta. Jeg ba før hvert intervju om muntlig samtykke til å delta. Informantene ble som tidligere nevnt kontaktet på telefon og deretter e-post før selve intervjuet. På skrivet om informert samtykke var kontaktinformasjon oppgitt. Informantene fikk altså mulighet ved flere anledninger å trekke seg, samt ta kontakt ved spørsmål om studien. Lyddopptak er blitt slettet etter at studien er utført. Alle dataene er forsvarlig lagret i henhold til UiBs retningslinjer.

Flåm er en liten bygd hvor «alle-kjenner-alle». Dette gjør at anonymisering er ekstremt viktig i denne studien. Jeg har blant annet fått høre fra noen av informantene at de vegrer seg for å

uttale seg offentlig fordi de er redde for konsekvensene det kan ha. Å delta på et intervju i forbindelse med denne oppgaven skal ikke ha noen negative konsekvenser for informantene. Det har derfor vært viktig at man i denne oppgaven hverken direkte eller indirekte kan identifisere informantene. Jeg har vurdert at hensynet til anonymitet er viktigere enn en detaljert beskrivelse av informantene i denne studien, og dermed har mye informasjon om informantene og virksomhetene uteblitt.

5. Turistbygda Flåm sett fra et lokalsamfunnsperspektiv

Flåm er preget av en omfattende turisme, hvor spesielt cruiseturismen har fått mye oppmerksomhet. Gjennom intervjuer, observasjoner og sekundærdata har jeg fått innblikk i hvordan de store besøkstallene har preget Flåm på ulike måter. Både det fysiske landskapet med bygninger utformet med tanke på turisme, men også det sosiokulturelle, naturen, miljøet og økonomien blir i ulik grad påvirket av turismen. Alt dette påvirker enkeltpersoners opplevelser av Flåm. Dette kapittelet vil omhandle funn fra de metodene jeg har benyttet meg av for innsamling av empirisk materiale, med hovedvekt på resultatene fra intervjuene som ble gjennomført under feltarbeidet. Jeg vil i dette kapittelet belyse informantenes opplevelser av og meninger om stedet, lokalsamfunnet og turismen.

Kapittelet er delt inn i tre deler som tar for seg temaer og funn knyttet til problemstillingene. Første del vil omhandle hvordan informantene opplever Flåm som sted og lokalsamfunn, og hvordan turismen preger dette. Jeg vil i denne delen også komme inn på hvordan stedet blir brukt – dvs. hverdagslivet i Flåm, da dette også i stor grad kan være med å påvirke opplevelser av stedet (jf. kapittel 3.1). Andre del vil omhandle næringsaktiviteter i Flåm, og hvordan turismen legger premisser for – og setter sitt preg på driften av ulike type virksomheter. Siste del vil omhandle informantenes syn på miljø, planlegging og styring av reiselivet i Flåm.

Figur 16 viser et oversiktskart over Flåm sentrum. Dette kapittelet vil handle om flere av stedene som er markert på kartet, og vil kunne være nyttig å ha med seg når ulike steder i sentrum blir diskutert.



Figur 16: Oversiktsbilde Flåm sentrum

Kilde: @kartverket/norgebilder.no

5.1 Stedsbilder og hverdagsliv i turistbygda Flåm

Under intervjuene fikk jeg en bekreftelse på at steder kan oppfattes på svært ulike måter. Informantenes beskrivelser av Flåm som sted dreide seg om både det naturlige og det menneskeskapt fysiske og materielle miljøet. Det handlet også om hvordan Flåm fungerer som en setting for sosial interaksjon. I tillegg uttrykker informantene følelsesladde utsagn til Flåm som sted, som enten kunne være positive eller negative, eller til og med en kombinasjon av disse to. En kombinasjon av både positive og negative stedsopplevelser kommer blant annet til uttrykk gjennom hvordan en informant kan være knyttet til stedet og naturen, samtidig som at omfanget av reiselivet setter et negativt preg på uttalelsene om stedet. Disse ulike måtene å beskrive Flåm som sted gjenspeiler Agnew (1987) sin beskrivelse av tre komplementære stedsdimensjoner: lokalisering, sted som sosial kontekst og stedsopplevelser (jf. kapittel 3.1.2). Jeg vil i dette delkapittelet gå dypere inn disse erfaringene og følelsene knyttet til Flåm som sted. Før denne diskusjonen må jeg presisere noe som kanskje ikke er overraskende, men som likevel må understrekes. Av de fleste informantene får jeg beskrevet et *sammensatt* bilde av Flåm som sted. Informantene skiller mellom sentrum i Flåm og områdene som ligger utenfor selve sentrumsområdet. Nettopp dette illustrerer hvordan ulike mennesker kan ha ulike mentale

kart over Flåm (jf. kapittel 3.1). Allikevel opplever jeg at flere av informantene ser på Flåm *med* områdene rundt (natur, fjell, fjord, kulturlandskap osv.) når de tenker på Flåm som sted. Flere forteller at det er nettopp omgivelsene til sentrum som gjør Flåm til det stedet det er. Når mange maler et sammensatt bilde av Flåm, må det også understrekes at jeg også har blitt presentert svært *ulike* bilder av Flåm. Jeg vil i den kommende diskusjonen gå dypere inn i de forskjellige stedsbildene av Flåm og hva som er betydningen av Flåm i det daglige. Før dette, vil jeg innlede med noen av informantenes tanker rundt stedsnavnet Flåm.

Flåm eller Fretheim?

Jeg ble av tre informanter irettesatt da jeg stilte spørsmål om Flåm som sted. Disse informantene hadde sterke tilknytninger til Flåm; en av disse mente blant annet at han hadde vært i Flåm siden svartedauden. Disse tre informantene poengterte at det som «alle» kaller Flåm i dag egentlig er Fretheim, og at stedet Flåm ligger ved Flåm kirke, om lag tre kilometer fra sentrum i retning Flåmsdalen (jf. kartet i figur 17). Jeg blir fortalt at lokalsamfunnet, og spesielt de som har vokst opp i Flåm, fortsatt kaller sentrumsområdet for Fretheim. Navnet på stedet blir også omtalt av Distad (2007) i en artikkel om fremveksten av reiselivet i Flåm i Årbok for Sogn 2007. Artikkelen bekrefter at Flåm opprinnelig er navnet på en gård som ligger om lag tre km fra dagens sentrum i retning Flåmsdalen, mens Fretheim opprinnelig er navnet på en gård som ligger nede ved fjorden. Området nede ved fjorden, som i dag er sentrumsområdet het i mange år Fretheim, men i dag har Flåm tatt over som navn på destinasjonen. En av informantene mener at det er historieforskning at sentrumsområdet i dag heter Flåm. Årsaken til navnebruken blir jeg forklart er at NSB i sin tid kalte endestasjonen på Flåmsbanen for Flåm, og at Fretheim dermed ble omdøpt til Flåm. Reiselivet har ifølge disse informantene altså satt sitt preg på bygda også ved å anvende Flåmsnavnet på stedet.



Figur 17: Fretheim og Flåm
 Kilde: ©kartverket/norgeskart.no

5.1.1 Stedet mellom fjord og fjell

Omgivelsene til Flåm blir av de fleste informantene beskrevet som vakker natur, kulturlandskap, fjord, høye fjell og bratte dalsider, noe som ikke er vanskelig å forstå når man opplever stedet. Noen forteller at den flotte naturen er årsaken til at de har bosatt seg i Flåm, mens andre vektlegger at det er denne naturen som har bidratt til at Flåm har blitt en så populær turistdestinasjon. En informant som driver et overnattingssted i Flåm forteller:

Det er verdens vakreste sted. Det er det som drar folk hit. Flåmsbanen er en ting, det er en aktivitet. Men de hadde ikke tatt den om det ikke var for naturen. Så det må vi ta vare på (informant OV1).

Selv om det ikke er lokaliseringen til Flåm som er hovedfokuset til denne studien, danner denne fysiske rammen en kontekst for sosial interaksjon og er også et utgangspunkt for hvordan mennesker knytter følelser til stedet.

Du har jo fjorden så du kan fiske her, og du kan dra på fjellet og fiske. Du kan gå på ski på fjellet og bade på stranda. Alle mulighetene er jo her. Der er et unikt sted i Norge egentlig. Du har alle muligheter. Du kan reise høyt på fjellet, og langt ut på sommeren

kan du gå på ski (...). Og så har vi mulighet til hjortejakt, reinsdyrjakt og elgjakt (informant HA1).

Informanten illustrerer her de fysiske omgivelsene gjennom en beskrivelse av hvilke muligheter folk i lokalsamfunnet har for å bruke disse områdene i hverdagen. Ofte er det nettopp slike kvaliteter ved stedet som blir trukket fram som noe av det som gjør det attraktivt å bo i Flåm. Blant informantene opplever jeg likevel at det er varierende i hvor stor grad de bruker disse områdene til friluftsliv. Jeg får imidlertid inntrykk av at svært mange setter pris på omgivelsene uavhengig om de bruker områdene i hverdagen eller ikke. Selv om noen informanter beskriver naturen rundt Flåm gjennom hvordan de bruker områdene, er det også noen som beskriver naturen gjennom hvilke følelser de knytter til disse stedene.

Det er verdens vakreste sted. Naturen her er helt ekstremt vakker (...). Når jeg ser på det som er her, får jeg tårer i øynene. For jeg er så emosjonelt knyttet til naturen. Det er verdens vakreste sted (informant OV1).

Svært mange knytter slike positive opplevelser til naturen rundt Flåm, enten gjennom hvordan de kan bruke naturen eller hvilke følelser de knytter til disse områdene. Selv om mange informanter beskriver naturen som omgir Flåm sentrum som svært vakker og betydningsfull for deres opplevelse av Flåm som sted, reflekterer også noen informanter rundt utfordringene ved å være omgitt av en så storslått og voldsom natur. En informant er bekymret for det han omtaler som geologisk ustabile områder. Det kan føre til store ras som kan ha store konsekvenser både for Flåmsbanen, men også folk som bor og ferdes i området. De ustabile fjellpartiene som informanten snakker om, dreier seg om fyllittområder langs fjellsidene ved Flåmsdalen og på østsiden av Aurlandsfjorden. I følge en NGU-undersøkelse er det målt betydelige bevegelser i disse områdene, noe som potensielt kan utløse store fjellskred (Henderson & Blikra, 2008).

Både lokalbefolkningen og tilreisende som bruker veiene i området, kommer ikke utenom det å kjøre gjennom tunneler. En informant forteller at dette kan by på utfordringer; tunnelene stenger ofte – blant annet på grunn av steinras. Informanten etterlyser av den grunn mer trygghet for de som ferdes langs veien. Gudvangatunnelen, i nærheten av Flåm, har ved to tilfeller hatt alvorlige bilbranner som kunne ha ført til tap av menneskeliv. Begge hendelsene førte dessuten til stengt hovedvei vestover i flere måneder av gangen (Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap, 2014).

5.1.2 Hverdagslivet i en turistbygd

Beskrivelsene av områdene rundt sentrum i Flåm, følelsene til disse områdene og hvordan disse stedene blir brukt i hverdagslivet skiller seg vesentlig fra beskrivelse av *sentrum* i Flåm. Alle informantene assosierer sentrum med områder som er sterkt preget av turismen. På den ene siden blir dette forklart gjennom beskrivelser av det materielle landskapet; blant annet hvilke type og antall butikker og restauranter som finnes, men også infrastrukturen ellers som veier, jernbanen og parkeringsplassene. På den andre siden blir sentrum beskrevet gjennom hvordan stedet blir brukt i lokalsamfunnets hverdagsliv – som en kontekst for sosial interaksjon både i arbeid og fritid, og hvordan reiselivet påvirker dette. Stedet brukes og oppleves forskjellig av informantene, noe som resulterer i både positive, negative og ambivalente stedsfølelser. Den kommende diskusjonen vil dreie seg om ulike temaer informantene tok opp, med tanke på hvordan turismen har preget ulike sider ved stedet. Jeg har inndelt drøftingen etter litt ulike «møteplasser». Først vil jeg presentere noen tanker informantene har om sesongvariasjonene i Flåm.

Sesongvariasjoner

Gjennom intervjuene får jeg høre at det er store forskjeller mellom vinter og sommer i Flåm. Spesielt går dette på aktivitetsnivået i bygda, hvor turisttilstrømmingen er mye lavere vinterstid (jf. figur 13, noe som også illustrerer sesongvariasjoner i turisttilstrømmingen). At vinteren er en stille tid i Flåm erfarte jeg også selv da jeg besøkte Flåm vinteren 2020 (jf. kapittel 4.4.3). Det er varierende hvordan informantene opplever sesongvariasjonene i Flåm. For noen, spesielt de som generelt er positive til at det kommer mange turister til Flåm, oppleves vinteren som noe kjedelig i forhold til om sommeren. En informant forteller:

Jeg synes jo det er stusselig når høsten kommer, fordi da vet vi at det er lavsesong. Det er mer liv på sommeren når vi har cruise. Jeg er en av de som synes det er hyggelig. Men du er jo også ganske sliten når det siste cruiseskipet reiser og turistsesongen er på hell. Men når det har gått to måneder, da lengter du etter det. Jeg er såpass ung at jeg vil ha litt liv i bygda (informant OV2).

Slike opplevelser blir delt av flere informanter, spesielt de yngre og de som jobber innenfor reiselivet. En annen informant, som er kritisk til omfanget av reiselivet forteller en helt annen opplevelse av sesongvariasjonene:

Det er bek mørkt mellom disse høye fjellene om vinteren. Nå på sommeren er jo alt så fint. Men om vinteren, jo eldre du blir, jo tyngre blir vinteren. Når våren kommer og du skal til å lade batteriene, så kommer dette her spetakkelet, slik at du gleder deg faktisk til høsten kommer (informant AN4).

Selv om det jobbes med å spre turisttrafikken utover året, får jeg fortalt at kontrastene fortsatt oppleves som store. Store deler av den kommende diskusjonen dreier seg om hvordan Flåm som sted oppleves i sommerhalvåret.

Friarealene

Flåm blir av flere informanter beskrevet som en nydelig plass i sommerhalvåret. Det er også den tiden på året hvor turisttrafikken er høyest. En informant tar opp badestranda som en kvalitet ved Flåm som sted. Vedkommende forteller at det er et flott friluftsområde som ofte blir brukt av lokalsamfunnet:

Vi har et kjempefint friluftsområde her ute. Samtidig så ligger det et skip på 318 meter tett ved, og når det er bortimot 50 meter høyt med solbalkonger oppover, så sitter folk og ser rett ned på badestranda. Det setter et preg på trivselen ved å være der for enkelte (informant OV3).

Denne litt blandete beskrivelsen av friluftsområdet gjorde at jeg spurte informanten om cruiseseturismen har konsekvenser for hvordan lokalsamfunnet bruker dette området. Vedkommende forteller at de bruker området på tross av en følelse av å bli beglodd. Informanten forteller at «turistene er bare på besøk», og poengterer at det er deres bygd og deres friluftsområde, og at det blir galt å slutte å bruke et slikt fint område på grunn av cruiseskipet som ligger til kai. Likevel setter det altså et preg på trivselen ved å bruke området. Flere forteller at dette området blir brukt flittig av lokalbefolkningen sommerstid, men at også noen turister finner veien dit.

Det er jo mange som ikke gidder å gå til sentrum når det er varme, fine dager, og man kunne egentlig gått til sentrum. Men så ser du at det er to cruiseskip og femti busser i Flåm den dagen. Da er det ikke noe fint sted å oppholde seg (informant OV3).

Gjennom intervjuene har det framkommet veldig ulike syn på akkurat dette, om hvordan det store antallet turister påvirker bruken av sentrumsområdet. En informant som jobber innenfor offentlig sektor, forteller at selv om trykket i sentrum er ganske stort om sommeren, er dette

positivt, og at det er spennende med folkelivet som turismen fører med seg. Allikevel poengterer vedkommende at forskjellene mellom vinter og sommer er så store at dersom du i starten av turistsesongen har tenkt deg til Flåm for å ta en is på brygga, kan det oppleves som stressende og voldsomt, fordi kontrastene fra vinteren er så store. Informanten omtaler sommeren i Flåm som en opplevelse av å være i en helt annen verden i forhold til opplevelsen av stedet på vinteren. Tilsvarende beskrivelser av forskjellene mellom vinter og sommer blir omtalt av svært mange informanter, noe som ble omtalt under overskriften «sesongvariasjoner» tidligere i dette kapittelet.

Det blir også fortalt, spesielt av yngre informanter som jobber innenfor turistorienterte virksomheter, at det ofte blir arrangert uformelle volleyballturneringer i sentrum. Både sesongarbeidere og innbyggere som bor fast i Flåm er med på dette, og flere opplever slike uformelle sosiale sammenkomster som svært hyggelig. Dermed fungerer sandvolleyballbanen som et sted for sosial interaksjon – som igjen er med på å forme positive opplevelser av Flåm som sted.

En annen idrettsbane som flere informanter snakker om er fotballbanen som ligger på nordsiden av Flåmselva. Om sommeren blir deler av denne banen omgjort til parkeringsplass for å få plass til alle besøkende i Flåm. Dette var også tilfelle sommeren 2019; Aurland kommune ga dispensasjon til å gjøre om 2/3 av banen til parkeringsplass i juni, juli og august (Aurland kommune, 2019a). I hvor stor grad denne grusbanen blir brukt av lokalsamfunnet virker noe uklart. Allikevel engasjerer dette temaet flere når det kommer til spørsmål rundt hvor stor grad Flåm skal legge til rette for reiselivet. På den ene siden får jeg høre at presset på antall parkeringsplasser i sentrum er så stort, at det å låne plass på fotballbanen av og til har vært nødvendig. På den andre siden blir jeg fortalt at slike dispensasjoner gjør at Flåm blir mer tilrettelagt for turister og reiselivet enn for lokalsamfunnet, og flere uttrykker at de er negative til det.

Spisesteder og butikker

Med tanke på størrelsen til bygda Flåm, er tilbudet av spisesteder og aktivitetstilbudet stort. Det finnes flere cafeer, restauranter og butikker og flere aktivitetstilbud lokalsamfunnet kan benytte seg av. Dette er i hovedsak turistorienterte tilbud, som har oppstått som et resultat av mange tilreisende til Flåm. En av informantene beskriver dette som noe helt unikt ved bygda, og stiller spørsmål ved hvilke andre bygder på Vestlandet med et par hundre innbyggere som kan måle seg med det tilbudet som finnes i Flåm. Selv om informantene mener at det er et stort tilbud av

spisesteder og aktiviteter, synes det å være store variasjoner i bruken av disse tilbudene blant innbyggerne jeg intervjuet.

Flere informanter, spesielt de yngre, forteller at de ofte benytter seg av spisestedene i Flåm og har stor glede av det. Å ha muligheten til å ta lunsjpausen på ett av bakeriene eller ta seg en øl på puben om kveldene, blir trukket fram som attraktive kvaliteter ved Flåm som sted. Andre forteller at de mer enn gjerne skulle brukt disse tilbudene, men at arbeidshverdagen, spesielt om sommeren er så travel at de ikke har tid.

På den andre side er det informanter som til tross for et relativt stort utvalg av diverse spisesteder lar være å bruke disse fasilitetene, spesielt om sommeren. Noen forteller at de lar være å bruke disse tilbudene fordi de opplever kun å møte turister og ikke lokalbefolkning. Andre igjen forteller at de helst unngår trengselen og mener at antallet turister er for stort til at man får en god opplevelse ved å benytte seg av disse tilbudene.

Ikke alle butikker i Flåm er rent turistorienterte. En bygd har ofte en dagligvarebutikk, noe også Flåm har. Mange besøkende til nærbutikken blir av mange informanter nevnt som et eksempel på at turismen påvirker store deler av hverdagen. Mange forteller at de lar være å bruke sin egen nærbutikk, spesielt i sommermånedene. De forklarer dette med at butikken ikke er dimensjonert for det store antallet turister som kommer innom. Noen mener at dagligvarebutikken nærmest blir brukt som en souvenirbutikk av turister, og dermed er full av folk. En informant forteller at dersom man en sommerdag vil gå på butikken og kjøpe en is, blir isen veldig dyr fordi du må stå så lenge i kø. Allikevel ser det ut til at innbyggere tilpasser seg sesongvariasjoner ved å bruke dagligvarebutikker i nabobygder som Aurland, Voss eller Lærdal i turistsesongen.

At Flåm til tider kan oppleves som et overfylt sted, er også drøftet i en rapport fra Transportøkonomisk institutt. I undersøkelsen som baserer seg på data for sommeren 2016, fant de at også tilreisende turister har negative opplevelser med trengsel og kødannelser i Flåm (Dybedal & Jacobsen, 2019). Et tilsvarende funn finnes også i en rapport fra Innovasjon Norge reiseliv. Rapporten oppgir at 67% av cruiseturistene som besøkte Flåm opplevde stedet som overfylt. Av cruisedestinasjonene som ble undersøkt i denne studien, var Flåm den destinasjonen som cruiseturister opplevde som mest overfylt (Innovasjon Norge, 2019).

Flere av informantenes opplevelse av overvekten av turister i forhold til lokalbefolkning, kommer til uttrykk ved at en ikke alltid kan snakke norsk når en skal bestille mat eller drikke på spisestedene.

Du treffer knapt noen som snakker norsk! Du må snakke engelsk. Du får ikke mat en gang hvis ikke du kan snakke engelsk (informant AN3).

Dette oppleves av flere som en fremmedgjøring i egen bygd. En av informantene forteller at hun noen ganger får en følelse av å være i utlandet når hun i ulike situasjoner henvender seg til ansatte på noen av spisestedene. Jeg benyttet meg av ulike spisesteder i Flåm under feltarbeidet, og måtte selv i flere tilfeller snakke engelsk for å gjøre meg forstått. Under feltarbeidet la jeg også merke til at en butikk hadde hengt opp en lapp ved inngangsdøren med påskriften:

«Me snakkar norsk ☺ 80% av våre medarbeidarar snakkar og forstår norsk. Her vil du alltid møta nokon du kan snakka norsk med. Våre medarbeidarar kjem frå 6 ulike land og me snakkar i år til saman 14 språk ☺»

To av informantene som har sin arbeidsplass i en butikk i Flåm, tok dette temaet opp på eget initiativ. Begge forklarte at det er viktig for dem at lokalsamfunnet og norsktalende turister skal ha mulighet til å snakke norsk i Flåm. Begge har krav til de ansatte om å kunne norsk eller å lære seg nok til å gjøre seg forstått på norsk. Informantene forteller at denne språkbevisstheten i en bygd med mange internasjonale tilreisende, henger sammen med et ønske om å opprettholde bygdas identitet.

Infrastruktur

Infrastrukturen i Flåm blir av svært mange informanter beskrevet som kaotisk. En av informantene er opptatt av å fortelle det positive rundt turisme og cruiseturisme i Flåm, men ved spørsmål om hvordan infrastrukturen og trafikken fungerer forteller vedkommende:

Det fungerer ikke i det hele tatt. Det er parkering over alt, og det er ikke regulert parkering. Altså, det er parkeringsplasser, men det er gratis parkering, så da står man hvor man vil. Det er busser over alt (...) infrastrukturen er alt annet enn bra. Men det er også et tema som er oppe i kommunestyret, så det vet jeg at det jobbes med. Kanskje et år eller to for sent, men det jobbes i alle fall med (informant OV2).

Belastningen på infrastrukturen og den store trafikken på veinettet i Flåm, blir forklart å være et resultat av svært mange turister, og ikke lokalsamfunnets bruk av infrastrukturen. Jeg får høre at infrastrukturen blir brukt av turister som ankommer Flåm med bil, turistbusser, busser som frakter cruiseturister, gående turister, syklister som har sykla Rallarvegen, små el-biler som blir leid ut i Flåm og Rallartoget, og alt dette kan oppleves svært kaotisk. Flere er redd for sikkerheten og forteller at hvis man ikke iverksetter tiltak for enten å redusere trafikken eller forbedre infrastrukturen, er de redd for at det snart vil skje en ulykke.

Flere forteller at det om sommeren kan være vanskelig å komme fram med bil, og at det har blitt en vane å legge inn litt ekstra tid dersom man skal ut med bilen for å rekke et møte eller en avtale. En stor belastning på infrastrukturen, og hvordan det kan oppleves å kjøre veien inn til sentrum av Flåm, blir illustrert av en informant på denne måten:

Hvis det kommer det en buss opp, en buss ned, og så kommer det en caravan bak hver av dem; da står trafikken der i en time. Trafikksystemet er ikke dimensjonert for alle som vil bruke veiene (informant AN3).

Flere informanter har ideer om hvordan man kan løse infrastrukturutfordringene med sprengt kapasitet. Blant annet blir det nevnt en mulighet om å etablere en parkeringsplass lenger vekk fra sentrum for å unngå at tilreisende med privatbiler kan parkere i sentrum, og for å unngå at fotballbanen blir omgjort til parkeringsplass sommerstid (jf. diskusjonen under overskriften «friarealene» tidligere i dette kapittelet). Det blir også foreslått å regulere trafikken med parkeringsavgifter. Utfordringer med belastning på infrastrukturen finner vi også på andre tilsvarende turistdestinasjoner. Blant annet vurderes det både i Flåm og Geiranger å sette i gang en prøveordning med avgiftsinnkreving gjennom skiltavlesing på biler for å ankomme destinasjonen. Argumentet for tiltaket er at slike små kommuner trenger et bedre inntektsgrunnlag for å kunne håndtere og tilrettelegge for masseturismen (Ellingseter, 2020).

5.1.3 Det relasjonelle Flåm

Flere informanter kommenterer hvordan Flåm er plassert i forhold til omgivelser og andre fysiske steder. Selv om Flåm på ett vis befinner seg topografisk adskilt fra andre bygder og byer, får jeg også høre beskrivelser av Flåm som *verdens navle* og som en *verdensmetropol*. Dette tolker jeg dit hen at noen opplever at Flåm ikke lenger er den isolerte jordbruksbygda den var på 1800-tallet. I stedet er Flåm blitt tettere knyttet til omverden både gjennom sin infrastruktur, og tilstrømming av mange besøkende fra hele verden.

Jeg blir fortalt av en informant som har bodd store deler av livet sitt i Flåm at blant annet tunnelene mot Bergen, Flenjatunnelen og Gudvangatunnelen, og i senere år også Lærdalstunnelen (jf. kapittel 2.3), har betydd mye for bedriftene i Flåm, men også for samfunnsutviklingen generelt. Han forteller at Flåm i stor grad deler arbeidsmarked med Lærdal, noe som figur 4 i kapittel 2.2 bekrefter. Et annet poeng denne informanten kommer med, er at utbedringen av infrastrukturen har bidratt til at flere bygder i Aurland kommune, inkludert Flåm, i dag har mye bedre kommunikasjoner til kommunesenteret Aurlandsvangen enn det som var tilfellet før utbyggingen av tunnelene. Ett eksempel er bygda Undredal som befinner seg på en veiavstikker mellom Flenjatunnelen og Gudvangatunnelen på E16, og som tidligere bare kunne nåes sjøveien. Disse refleksjonene er eksempler på Flåms fysiske plassering relativt til omgivelsene (altså «situation», jf. kapittel 3.1.2).

5.1.4 Et autentisk sted? Lokal kultur og identitet

Enkelte informanter opplever ikke lenger Flåm som et autentisk sted på grunn av turismen, og mener at stedet er mer tilrettelagt for turistene enn for lokalbefolkningen. Slike opplevelser av Flåm kommer av hvordan stedet *ser* ut og hvordan det blir *tilrettelagt* for turismen. Dessuten handler det om hvordan *utviklingen* av reiselivet i Flåm planlegges, og i hvilken grad lokalsamfunnet involveres i disse prosessene. En informant som jobber innenfor landbruket, men også har startet opp med småskala tilbud til turister beskriver bygda si på denne måten:

Vi selger jo egentlig et sånn disney-opplegg. Det er ikke noen ting som er ekte. Det er en pengesentrifuge for å få pengene ut av folk fortest mulig. Det er bare penger og plastikk. Det er ikke noe som er ekte lenger, det er bare kunstig hele stedet (informant AN3).

En informant (OFF2) har generelt mange positive ting å si om Flåm som sted og lokalsamfunn, og turismen som foregår i Flåm. Vedkommende har allikevel et ønske om noe som kunne bli bedre; «Jeg skulle ønske meg at det var litt mer preg av det lokale». Informanten mener at et større preg av lokal kultur og identitet ville vært bra for lokalsamfunnet, men også ved at Flåm da blir presentert til turistene på en litt mer autentisk måte. Dette blir av informanten eksemplifisert ved å fortelle om en lavvo som var satt opp for turistene sommeren 2018; «... det skulle framstå som litt vår identitet på en måte». Jeg oppfatter vedkommende som noe kritisk til slike fremstillinger av egen kultur og identitet, og at denne informanten mener at man i Flåm burde være mer bevisste på hvordan man presenterer bygda utad.

En av informantene som har vokst opp i Flåm forteller at det før i tiden ble fraktet sauer med Flåmsbanen. De ble fraktet i en egen godsvogn fra Flåm til sommerbeite på fjellet. Informanten forteller at turistene ble helt på styr da sauene ble tatt med inn på toget; «De var helt i hundre! De elska det!». Vedkommende forteller at det etter hvert ble slutt på denne praksisen, rett og slett fordi sauene måtte vike plassen for alle turistene som skulle ta Flåmsbanen. Informanten mener at denne måten å frakte sauene på én gang i tiden var noe av identiteten til Flåm – en landbruksbygd med innslag av turisme. Vedkommende savner dette i dagens Flåm; det autentiske og ekte, og et Flåm som *også* er et sted for lokalbefolkningen. Jeg blir fortalt at turismen, og spesielt cruiseturismen har tatt over Flåm og legger føringer nærmest for alt som skjer i bygda. Dette mener vedkommende at også går ut over identiteten til Flåm som sted:

Det er ikke igjen noe lokal identitet. Den er helt smadret. Det er ikke igjen noe samfunn egentlig. Jeg opplever at det ikke er igjen noen bygd lenger (Informant AN4).

Selv om denne informanten selv også har inntekter fra reiselivet, har vedkommende altså sterke kritiske meninger om hva masseturismen gjør med lokalsamfunnet. Jeg opplever at disse meningene i stor grad dreier seg om en opplevelse av hvordan utviklingen av reiselivet blir styrt og at omfanget av turismen i Flåm i dag har blitt så stor at det har gått på bekostning av den lokale identiteten. Slike kritiske tanker om hva masseturismen gjør med et sted og lokalsamfunn, omtales også av en annen informant:

Et stykke utenfor sentrum er du litt skjerma for turistene. Men med en gang du beveger deg ut og ned på veien, så går det en strøm av folk som du ikke vet hvem er. Så det er på en måte litt som å bo i en by når du bor i Flåm. I Flåm er du på en måte litt fremmedgjort i egen bygd (...) for du kan si, nedre del av Flåm er jo fullstendig overtatt av turistnæringen (informant OFF4).

Gjennom intervjuet forteller denne informanten mye om baksidene ved å ha mye turisme i egen bygd, og hvordan reiselivet preger stedet; «Flåm er jo ikke for flåmminger». Vedkommende mener at sentrum av Flåm slik det framstår kunne ligget hvor som helst, så lenge det er noen bratte fjell rundt. Jeg tolker dette som at det informanten opplever som stedets *egentlige* identitet omtrent er fraværende i sentrumsområdet. I intervjuet fremhever vedkommende at dette er personlige meninger, og at andre helt sikkert har andre opplevelser av hvordan turismen preger Flåm.

Selv om jeg av flere får et inntrykk av at mange opplever at den lokale identiteten og autentisiteten til Flåm er svekket på grunn av reiselivet, får jeg også høre tanker om at dette er noe man må tåle for at samfunnet skal være i utvikling:

Den lokale identiteten er vel vaska delvis ut på grunn av at det kommer så mange nye som bor her på helårsbasis. Men samtidig så er det prisen du må betale for å utvikle deg. Du må gi slipp på en del av det lokale (informant AN2).

Denne informanten har ingen direkte tilknytning til reiselivet og har selv vokst opp i Flåm. Selv om Flåm har forandret seg mye de siste 100 årene, mener altså denne informanten at å gi slipp på den lokale identiteten er noe som følger med det at reiselivet og lokalsamfunnet ellers er i utvikling.

En undersøkelse gjort av Transportøkonomisk institutt, fant at også mange av turistene som besøker Flåm opplever Flåm som et sted som kun er tilrettelagt for turister og at de savner et preg av det lokale, blant annet ved å kunne møte lokalbefolkningen (Dybedal & Jacobsen, 2019).

5.1.5 Ambivalente stedsfølelser

Et interessant funn fra intervjuene er flere av informantene sine ambivalente følelser for Flåm. Inntrykket jeg sitter igjen med etter mange av intervjuene, er dette todelte forholdet de har til sin egen bygd. Blant de informantene som uttrykte slike motstridende eller blandete følelser for sin egen bygd, er det blant annet cruiseturismen som er årsaken til dette. En informant forteller:

Jeg har jo mine steder, mine lier og mine favoritt-trær som jeg er veldig knyttet til, og området, og epletrærne og hagen min, og fjellvannene og sånt. Uten det så hadde jeg ikke giddet å være her (informant OV3).

Denne kjærligheten til området er tydelig veldig stor. Likevel avslutter informanten med å si at dersom det ikke hadde vært for denne kjærligheten til naturen og omgivelsene hadde ikke informanten ønsket å være i Flåm. Dette forteller vedkommende er på grunn av alle cruiseskipene som kommer inn til Flåm. Cruiseskipene bryter med informantens verdier spesielt når det kommer til miljø. Vedkommende forteller også om en dårlig samvittighet for at sine egne barn har vokst opp på et sted som er preget av store utslipp og partikkelforurensning fra cruiseskipene. Cruiseturisme er, som informanten forteller, ikke noe nytt i Flåm. Men *omfanget* av denne type turisme, som informanten omtaler som «vulgærturisme på sitt verste»,

har økt kraftig siden starten av 2000-tallet (jf. kapittel 2.4), noe som gjør at vedkommende har hatt tanker om å flytte fra bygda. Informanten synes det er trist at en slik ytre faktor skal føre til at man ikke lenger har lyst til å bo på hjemlassen.

En annen informant forteller om familiære røtter i Flåm, og en sterk tilknytning til stedet. Allikevel opplever vedkommende at spesielt cruiseturismen har satt et sterkt negativt preg på sine stedsfølelser. Jeg blir fortalt at før den kraftige veksten i cruisetrafikken, var sommeren i Flåm lukta av nyslått gras, men at det nå har blitt lukta av tungolje. Et sterkt miljøengasjement påvirker i stor grad disse negative opplevelsene. Informanten mener at cruiseturismen «legger føringer for absolutt alt som foregår i Flåm»:

Flåm er i ferd med å bli helt ødelagt rett og slett. Flåm er på en måte ikke noe. Det er et sted der enkelte tjener penger, også er det ikke noe mer. Det er ikke noe samfunn (informant AN4).

Denne ambivalensen overfor stedet kommer dermed til uttrykk på to helt ulike måter; både som tilknytning til stedet, og på den andre siden som en følelse av stedsløshet ved at Flåm har blitt et sted for turister heller enn for lokalsamfunnet.

5.1.6 Flåmminger i bildet av bygda

Lokalsamfunnet blir av flere informanter beskrevet som et typisk lokalsamfunn i en norsk bygd. Jeg blir fortalt ting som at alle kjenner alle, alle vet hva alle gjør, alle passer på alle, og at bygdedyret også er tilstede. Slike beskrivelser av lokalsamfunnet er nokså likt et «typisk» norsk bygdesamfunn (Thorsen & Verstad, 2004). En informant forteller:

Flåm er et lite sted. Det er som i bygdenorge; alle kjenner alle (informant AKT2).

En informant som har bodd store deler av livet i Flåm, men fortsatt regner seg som innflytter forteller om et godt samfunn, og beskriver lokalsamfunnet som «hjertevarme folk». Dette kan bekreftes av flere av informantene. Noen, spesielt de som har barn, trekker fram tryggheten ved å bo i et mindre lokalsamfunn hvor «alle kjenner alle». Andre igjen forteller om et lokalsamfunn som sto spesielt sterkt sammen da storflommen rammet Flåm i 2014 og forteller om et lokalsamfunn hvor alle passet på hverandre og sørget for at alle hadde det bra.

Selv om flere informanter forteller om et godt lokalsamfunn hvor alle kjenner alle, opplever jeg også at flere informanter skiller mellom ulike grupper av innbyggere på dette punkt.

De (som er vokst opp i Flåm) er veldig påpasselige på å si at dersom du ikke er født i Flåm er du ikke flåmming. Selv om du har bodd her nesten hele livet, så er du ikke flåmming. De er veldig stolte av opphavet sitt, og det er bra (informant OV1).

Informanten forteller videre at som innflytter tok det noe tid å komme inn i lokalsamfunnet. At det er et skille mellom de som har vokst opp i Flåm og tilflyttere blir bekreftet av flere, blant annet en informant som forteller at han er tilflytter, men har bodd store deler av sitt voksne liv i Flåm. Han forteller på en lignende måte som informanten over at «du blir aldri flåmming om du ikke har vokst opp her». Sitater om at det er et skille mellom de som er født og oppvokst i Flåm og tilflyttere finner jeg i nesten alle intervjuer av informanter som har flyttet til bygda. En informant som har vokst opp og bodd store deler av livet i Flåm, forteller at den lokale identiteten delvis er borte ut på grunn av antallet tilflyttere som bor i bygda på helårsbasis. Han forteller at dette ikke er noe negativt i seg selv, men poengterer at han synes det er viktig at de som flytter til Flåm på helårsbasis blir integrert i lokalsamfunnet ved å ta del i lokale aktiviteter og gjøremål. På den måten mener han at selv om den lokale identiteten blir visket ut, sitter de igjen med et styrket samfunn med godt samhold.

En ung informant som nylig har flyttet til Flåm forteller at han opplever at det er to grupper av mennesker som bor i Flåm: lokalbefolkning og sesongarbeidere. Han forteller at sesongarbeidere er mer kontaktsøkende, imøtekommende og lettere å bli kjent med, og at det er vanskeligere å bli en del av lokalsamfunnet. Han forteller at sesongarbeiderne er i Flåm for opplevelsen av stedet og for å møte nye folk, mens fastboende i Flåm har en etablert omgangskrets og stort sett holder seg til sitt.

På den andre siden, kritiserer en informant som selv har vokst opp i Flåm og bodd mesteparten av livet sitt der, at det store antallet sesongarbeidere setter sitt preg på lokalsamfunnet, slik at det ikke er noe igjen av det opprinnelige og «ekte» lokalsamfunnet. Han kaller mengden av utenlandske sesongarbeidere for en «ghetto», og er kritisk til at folk kun kommer til Flåm for å jobbe og bo der om sommeren, uten å delta eller bidra i lokalsamfunnet i nevneverdig grad.

Gjennom intervjuene har jeg altså identifisert tre ulike grupper av mennesker som på hel- eller deltid bor i Flåm: «innfødte» flåmminger, tilflyttere som bor fast i Flåm og sesongarbeidere.

Gjennom intervjuene har jeg erfart at reiselivet, og spesielt cruiseturismen er temaer som engasjerer store deler av lokalsamfunnet. Jeg har fått presentert et mangfold av meninger om

reiselivet, og flere informanter virket veldig engasjert i å fortelle om ulike sider ved reiselivet i Flåm. En informant forteller at dette også er et tema som blir diskutert i lokalsamfunnet:

Det er egentlig rundt kaffebordet at folk diskuterer. Alle er jo engasjert. Sier du ordet cruise i Flåm kan du sitte i mange timer og diskutere (informant AN2).

Selv om jeg får høre om et godt lokalsamfunn hvor innbyggere tar vare på hverandre, har jeg også fått høre at meninger om turismen, og spesielt om cruiseturismen også har satt sitt preg på lokalsamfunnet:

Det er vel egentlig et splitta samfunn på grunn av turismen. Fordi de to motpolene er så sterke. Du har de som hater alt som flyter på fjorden, også har du de som ikke hater det, som sier det er en verdi (informant AN2).

Denne informanten har ingen direkte tilknytning til reiselivet, men virker å være engasjert i sitt lokalmiljø. Jeg blir av flere informanter presentert lokalsamfunnet som to motpoler av meninger om reiselivet generelt, men også cruiseturismen, som blir nevnt i sitatet fra denne informanten. Selv om det er uenighet blant informantene om hvor sterke motpolene av meninger om reiselivet er, har jeg funnet svært varierende meninger i mine intervjuer. Meningene strekker seg fra de som mener at reiselivet har ført med seg mange positive ringvirkninger i lokalsamfunnet, noe som flere opplever at har ført til et attraktivt lokalsamfunn. Andre informanter mener at turismen, og spesielt cruiseturismen preger bygda i så negativ forstand at de har vurdert å flytte fra sin egen hjembygd. Jeg blir fortalt at disse ulike meningene om reiselivet og cruiseturismen har resultert i interessekonflikter om hva Flåm er eller burde være, og at det har oppstått diskusjoner rundt hvor stor grad man burde tilrettelegge for reiselivet. Jeg blir i noen intervjuer fortalt at i enkelte tilfeller har motstridende meninger om reiselivet ført til konflikter som har gått så langt at enkelte innbyggere ikke lenger snakker med hverandre.

5.2 Å drive virksomhet i en turistbygd

Når jeg i denne studien belyser hvordan masseturismen preger Flåm som sted og lokalsamfunn, ser jeg det også som relevant å inkludere hvordan næringslivet påvirkes av turismen. Som diskutert i kapittel 2.2, har reiselivet skapt et grunnlag for å drive mye virksomhet i Flåm. Det kan være virksomheter som henvender seg direkte til reiselivet, men reiselivet gir også indirekte et større markedsgrunnlag for en rekke andre virksomheter, som for eksempel transport og håndverkstjenester. Multiplikatoreffektene som oppstår innebærer at aktivitetene innen

reiselivet gir grunnlag for flere innbyggere, arbeidsplasser, og tilbud innen mange områder i lokalsamfunnet (jf. kapittel 3.2.1 om multiplikatoreffekter). Svært mange informanter forteller om slike positive multiplikatoreffekter som følge av turismen:

Det er reiselivet som driver den lokale utviklingen. Det er ringvirkninger hele veien. Det blir flere arbeidsplasser, og det fører jo til at butikkene og matvarebutikken øker i omsetning og folketallet har jo gått opp (informant AKT1).

Ofte er det de positive økonomiske effektene av reiselivet som er drivkraften for å etablere turisme på et sted (Sharpley, 2014). Hvordan lokale virksomheter blir berørt av masseturismen gjennom et økt aktivitetsnivå utgjør dermed et interessant perspektiv til hvordan informantene opplever at lokalsamfunnet og stedet blir preget av masseturismen.

Det må innledningsvis igjen poengteres at jeg under intervjuene stilte spørsmål om hvordan *cruiseturismen* påvirket virksomheten. Det viste seg imidlertid å være utfordrende for mange av informantene å skille denne kategorien av turister fra andre former for turisme. I de turistorienterte virksomhetene fortalte mange at de ikke vet om det er cruiseturister eller andre turister som benytter seg av deres tilbud, og dermed er det vanskelig å gi noe spesifikt svar som bare omhandler denne turistgruppen. Også for virksomheter som henvender seg mer direkte til lokalbefolkningen, er markedet i mange sammenhenger mer sammensatt. Jeg satt derfor igjen med relativt lite empiri etter intervjuene angående dette temaet. Da dette viste seg å være en utfordring, ble intervjuet i mange tilfeller en samtale om hvordan *masseturismen* påvirket virksomheten. Hvordan, og hvilke spørsmål jeg endte opp med å stille må derfor tas i betraktning når jeg her diskuterer funn relatert til virksomhetene.

5.2.1 Turismens økonomiske fordeler for virksomheter i Flåm

Reiselivet har uten tvil fordret positive økonomiske effekter i Flåm, og bidratt til lokal verdiskapning. Spesielt ses dette i antall virksomheter som henvender seg til reiselivet (jf. kapittel 2.2).

Jeg blir fortalt at reiselivet også genererer *indirekte* økonomiske fordeler for virksomheter som henvender seg til lokalsamfunnet, som blant annet håndverkere. Når reiselivet har ført til stor næringsaktivitet i Flåm, krever dette også håndverkere som kan gjøre vedlikeholdsarbeid på kaier og næringsbebyggelse. En informant forteller at det nylig har blitt bygget noen leiligheter i Flåm, som har gitt flere håndverkere i området arbeid:

Leilighetene er solgt på grunn av turismen. Til folk som jobber her. Folk som har flyttet hit. Fått seg fast jobb. Trives, kjøpt seg leilighet, og blir værende. Og det er jo kjempebra (informant AN2).

Informanten forteller at reiselivet har ført til flere arbeidsplasser, som har ført til befolkningsvekst i Flåm, som igjen har ført til nye arbeidsplasser. Tilsvarende positive multiplikatoreffekter blir trukket fram av flere informanter.

Av *cruiseturismens* økonomiske effekter på virksomheter i Flåm må jeg understreke at det er forskjell mellom inntekter fra *cruiseturismen* og *cruiseturistene*. Inntekter fra *cruiseturismen*, som blant annet anløpsavgifter, går til havnevesenet og kommunen. En ansatt i Aurland kommune fortalte i et intervju at inntektene som genereres av *cruiseturismen* til kommunen ikke er øremerket Flåm. Dette er noe flere av informantene etterlyser. Mange forteller at det er bygda Flåm som tar imot cruiseskipene, og mener dermed at en del av inntektene fra *cruiseturismen* burde blitt brukt i Flåm, til for eksempel utvikling og forbedring av infrastruktur, toalettfasiliteter og friarealer.

Av næringsaktørene jeg har snakket med i Flåm er det kun to av informantene som forteller om betydelige inntekter av *cruiseturistene*. Dette er bedrifter som tilbyr aktiviteter til turister, som ulike former for transport og opplevelser. Disse virksomhetene har beregnet at inntekter fra *cruiseturister* står for 20-30% av den totale omsetningen til bedriften. Kun én av disse virksomhetene forteller at de er avhengig av inntekten fra *cruiseturistene*. Dette begrunnes med at de ikke hadde klart å erstatte inntektene fra *cruiseturister* med inntekter fra andre type turister. Inntekten fra *cruiseturistene* er dermed viktig for denne bedriften, også hva angår muligheter til å opprettholde helårsarbeidsplasser. Av andre reiselivsorienterte virksomheter, forteller flere at det helt sikkert er *cruiseturister* innom butikken, spisestedet eller overnattingsstedet deres, uten at de har kontroll på hvem de er, eller hvor mye de samlet legger igjen av penger. Hva *cruiseturismen* har gitt av indirekte økonomiske effekter for innbyggerorienterte bedrifter framgår ikke av min studie.

Selv om reiselivet fører til lokal verdiskapning og stor næringsaktivitet i Flåm, representerer denne avhengigheten av reiselivet også en sårbarhet som kan knyttes til at betydelige deler av næringslivet er nokså ensidig innrettet mot denne sektoren. Hvordan denne sårbarheten kommer til uttrykk, kan vi blant annet se gjennom Covid-19-pandemien som oppsto vinteren 2020, og hvor Aurland er i en krise som følge av at den store turisttrafikken faller bort. Faktisk er det slik

at Aurland nå opplever den høyeste arbeidsløsheten i Vestland fylke, og er blant de mest berørte når det gjelder arbeidsledighet i Norge som helhet (jf. kapittel 2.2).

5.2.2 Reiselivets påvirkning på driften av virksomheter i Flåm

Sesongvariasjoner på godt og vondt

Som nevnt i kapittel 2 er det store sesongvariasjoner i turisttrafikken til Flåm. I månedene mai – oktober er det spesielt mange turister som ankommer bygda, noe som også kan ses i figur 13 som viser antall månedlige cruiseanløp i Flåm. Sesongvariasjonene byr på både muligheter og utfordringer hos flere av de turistorienterte virksomhetene i Flåm. Sommeren beskrives av flere som en travel tid på deres arbeidsplass. En stor aktivitet innen mange virksomheter i sommersesongen gir lite muligheter for å ta seg fri og nyte det Flåm og omgivelsene har å by på i denne årstiden. Allikevel fører omfanget av antall turister på denne tiden til muligheter for å opprettholde helårsarbeidsplasser, og dermed også muligheter for å bo og jobbe i Flåm.

En informant som jobber i en turistorientert bedrift som tilbyr opplevelser og aktiviteter, forteller at sesongvariasjoner kan være utfordrende for å få et stort nok inntektsgrunnlag om sommeren for å opprettholde helårsarbeidsplasser. I likhet med svært mange andre turistorienterte virksomheter i Flåm er denne virksomheten avhengig av inntektene de får om sommeren for å opprettholde helårsarbeidsplasser. Informanten forteller at det å planlegge driften med tanke på sesongvariasjoner også kan være noe utfordrende, da mange turister ofte kommer og vil bestille aktiviteter hos dem samme uke eller samme dag. Dermed er det lettere å planlegge driften med tanke på cruiseturister, da cruiserederiene bestiller turer eller aktiviteter opptil et år i forveien, noe som gir forutsigbarhet for virksomheten.

Den store turisttrafikken til Flåm har ført til at svært mange av de reiselivsorienterte virksomhetene er nødt til å ansette sesongarbeidere fra mai til oktober. Andelen helårsansatte i disse virksomhetene er relativt liten i forhold til det totale antall årsverk, sier mange av informantene. Dette sier noe om sesongvariasjonene i Flåm med tanke på turisttilstrømming.

De sesongansatte i Flåm er både lokale og fra bygdene omkring, men også fra andre steder i Norge og utlandet. Mange av virksomhetene som trenger sesongansatte har et ønske om å kunne tilby lokal ungdom sommerjobb, men på grunn av at turistsesongen strekker seg langt ut over skoleferien, er de nødt til å ansette personer som har mulighet til å jobbe en lengre periode enn dette. En forteller blant annet at de har ansatte som jobber i Flåm om sommeren, og på vinterdestinasjoner, som Hemsedal eller Geilo om vinteren. Det store antallet sesongarbeidere

i Flåm fører også med seg et behov for ekstra boliger i turistsesongen. Flere av de turistorienterte virksomhetene jeg snakket med, forteller at de har kjøpt eller leid boliger i Flåm for de sesongansatte. Andre typer informanter forteller at inntøget av sesongarbeidere representerer en utfordring for boligmarkedet i kommunen. Store reiselivsbedrifter som kjøper eller leier boliger i Flåm, presser boligprisene opp. Dermed blir det vanskeligere for de som ønsker å bosette seg i Flåm å komme seg inn på boligmarkedet (jf. kapittel 3.2.1). Dette er et godt eksempel på hvordan reiselivets multiplikatoreffekter også kan være negative for et lokalsamfunn.

Må advare om cruiseskip

En informant som jobber i en overnattingsbedrift, forteller at cruiseturismen har svært få effekter på driften av virksomheten. Han er likevel kritisk til hva cruiseturismen gir av negative miljøeffekter. Han forteller også at gjester gir tilbakemeldinger om at de opplever cruisetrafikken i Flåm som negativt. Det blir rett og slett for mye folk med de store cruiseskipene.

Andre informanter som driver overnattingssteder i Flåm, forteller at de på nettsidene sine må informere om at det ofte ligger cruiseskip til kai om sommeren. Dette gjør de fordi de har fått klager fra sine gjester om at cruiseskip har ødelagt utsikten fra hotellrommet eller på andre vis har satt et negativt preg på deres opplevelse ved å være i Flåm. Overnattingsgjestene klager også på støy, risting og during av cruiseskipene som ligger til kai. Dette kan igjen ses på kommentarene publisert på [tripadvisor.no](https://www.tripadvisor.no), hvor kunder har lagt igjen anmeldelser på overnattingssteder i Flåm. Her kan en blant annet finne eksempler på kommentarer som «the fjord view was a giant cruise ship!». Tilsvarende tilbakemeldinger og «advarsler» på Tripadvisor fra tidligere besøkende finner jeg på flere av sidene til overnattingsstedene i Flåm.

Tilrettelegging av den daglige driften

Virksomheter som ikke henvender seg spesielt til reiselivet, må likevel innrette seg til denne næringen. Blant annet forteller flere bønder at dersom de skal flytte dyr fra ett beite til et annet, må de gjøre dette på tider av døgnet når det er få turister ute i Flåm. Jeg blir også fortalt om turister som gir dyra sjokolade over gjerdet, turister som slipper dyra ut av innhegningen, og turister som har piknik på jordet. Noen av bøndene finner det derfor utfordrende å drive med husdyr i Flåm. En informant som driver et småbruk i Flåm forteller om slike utfordringer i hverdagen:

Det er jo det med dyr. Vi må jo passe på (...) det blir jo sånn når det er mye folk. Folk som gir hestene sjokolade over strømgjerdet og bare sånn uvitenhet. Og skal vi ha hestene inn på hestehenger nede i sentrum, så kan du banne på at det står en japaner inne i hengeren og skal filme. På en måte er det litt morsomt, men så blir det sånn ... det blir for mye av det da.

En skole i drift

Mange informanter forteller at reiselivet også har påvirket skolen i Flåm. Siden 2006 har antall skoler i Aurland kommune blitt redusert fra seks til to (Ulstein et al., 2012), og i dag er det kun Flåm skole og Aurland barne- og ungdomsskole som fortsatt er i drift. Det at skolen i Flåm fortsatt er i drift, i motsetning til nabobygder hvor skoler har blitt nedlagt, forteller mange at er en indirekte effekt av reiselivet. Dette oppleves svært positivt, og flere trekker fram det at skolen fortsatt er i drift som en kvalitet ved Flåm som sted – og at dette er med på å skape en «levende bygd».

5.2.3 «If you can't beat them, join them»

Den omfattende turismen i Flåm har fått selv kritiske røster til å starte opp ulike turistorienterte tilbud som en bigeskjeft til det de egentlig jobber med. Tre av informantene som er opptatt av og kritisk til utviklingen i reiselivet generelt og hvordan dette blir styrt, forteller at de har sett mulighetene til selv å tjene noen kroner på reiselivet i Flåm. Av tilbud til turister blir jeg fortalt om båtturer, møte en lokal bonde, og utleie av leiligheter. Disse inntektene kommer som et tillegg til den næringsaktiviteten de egentlig driver med. En informant som jobber innenfor landbruk og er svært kritisk til utviklingen av reiselivet i Flåm forteller:

If you can't beat them, join them. (...) Du ser at andre tjener penger på turistene, og selv sitter du igjen med alle ulempene. Da kan du velge å sitte i forbanna mørke, eller velge å tenne et lys og heller prøve å tjene noe på turistene. (...) Hadde det ikke vært en så omfattende turisme her, så hadde jeg selvfølgelig gjort noe annet (informant AN3).

Denne informanten har selv startet opp med småskala tilbud til turister, men forteller at dette ikke har vært et stort personlig ønske. Vedkommende opplever at de negative effektene av reiselivet er så store, at det å kunne ha en inntekt fra turistene gjør at man selv også kan få en del av kaka. Informanten definerer seg likevel som bonde, og ikke som en turistentreprenør, da yrkesidentiteten ligger i bondeyrket.

5.2.4 Dårlig rykte?

Flere av informantene som er kritiske til utviklingen i reiselivet, forteller at i de siste årene har det skjedd en forandring i hvilke typer turister som kommer til Flåm. Jeg blir fortalt at det har kommet stadig flere turister som legger igjen lite penger lokalt, turister som flere omtaler som lavpristurister. De opplever at slike typer turister tar opp mye fysisk plass ved sin tilstedeværelse i Flåm, men de gir lite tilbake til bygda. Dette fører til en opplevelse av at Flåm sitter igjen med flere ulemper enn fordeler. Dette er et poeng som blir tatt opp av flere informanter, uavhengig av hvilken bakgrunn eller tilknytning de har til reiselivet. «People pollution» blir av flere informanter snakket om som noe negativt som påvirker ryktet og omdømmet til Flåm. Det gjør at godt betalende turister vil unngå å besøke stedet fordi Flåm får et rykte som å være et overbefolket sted. Noen omtaler spesielt cruiseturisme som en form for turisme som kan gi Flåm et dårlig omdømme. Dette blir forklart både ved det store antallet cruiseturister som kommer til Flåm, men også ved de negative miljøpåvirkningene cruiseskipene gir, spesielt i en tid hvor det er mye oppmerksomhet omkring klima og miljø. Også slike faktorer kan også gi multiplikatoreffekter, men da med negativt fortegn.

Dersom det kommer færre godt betalende turister til Flåm, vil dette ifølge flere informanter føre til negative konsekvenser for deres bedrift og for næringslivet generelt i Flåm. En informant illustrerer dette ved å fortelle at dersom Flåm får et dårlig rykte, vil det føre til færre godt betalende turister. Dette vil gå ut over bedriftene, som igjen vil føre til færre helårarbeidsplasser, noe som igjen vil gå ut over hele lokalsamfunnet. Et sted sitt dårlige *rykte* eller *omdømme*, handler i stor grad om hvilke stedsbilder som finnes eller dannes. Stedsbilder kan dannes av de som bor og jobber i Flåm, av turister som besøker Flåm, gjennom markedsføring og hvordan media presenterer bildet av Flåm. En informant som jobber innenfor reiselivet fortalte blant annet at det ikke er heldig å fortelle offentligheten om de negative sidene ved Flåm. Informanten var redd for hvordan dette kunne bidra til å skape stedsbilder som på negativt vis kan påvirke omdømmet til bygda.

5.2.5 Å uttale seg i offentligheten

Noen av informantene som jobber i mindre virksomheter i Flåm tar på eget initiativ opp det å uttale seg offentlig om reiselivet i Flåm. Flere forteller at folks personlige meninger om reiselivet i Flåm kan ha konsekvenser for dem selv eller arbeidsplassen dersom man sier disse meningene i offentligheten. En informant som jobber som selvstendig næringsdrivende i Flåm innenfor en innbyggerorientert virksomhet, forteller at han har opplevd å miste oppdrag fra

noen av de store reiselivaktørene i Flåm, fordi han har uttalt seg negativt om utviklingen av reiselivet og om cruiseturismen. Han opplever at hans personlige meninger om reiselivet dermed resulterer i færre oppdrag. Han forteller at takket være at det finnes flere reiselivsaktører i Flåm, og at samfunnet ellers også er i utvikling, klarer han likevel å få nok arbeid. På grunn av hans opplevelser av å miste arbeid som et resultat av personlige meninger om turismen, lar han nå være å uttale seg offentlig om sine meninger.

En annen informant forteller om en episode under rundball-aksjonen i 2014. En innbygger i Flåm leide ut et hus til en stor reiselivsbedrift i Flåm, som benyttet huset til sesongarbeidere i Flåm. Denne innbyggeren hadde som flere andre hengt opp en liten plakate på gjerdet til dette huset, hvor det sto «no grandi navi». Dette ble ikke tatt godt opp av den store reiselivsaktøren, og han ble bedt om å ta ned skiltet. Dette nektet huseieren, og dermed ble husleiekontrakten sagt opp av den store reiselivsaktøren. På grunn av slike episoder, forteller flere at de lar være å uttale seg negativt om reiselivet i offentligheten. De oppgir at de lar være av hensyn til egen arbeidsplass.

Disse to eksemplene viser hvordan sosial kontroll i Flåm kan oppleves, og at store aktører innenfor reiselivet kan prøve å påvirke innbyggerne slik at de ikke uttaler seg negativt om reiselivet. Det er imidlertid likevel mye som tyder på at dette ikke virker, da negativt ladede meninger om reiselivet har blitt ytret både lokalt og i media.

5.3 Miljø, planlegging og styring

De to foregående delkapitlene, kapittel 5.1 og 5.2, har presentert empiriske funn hva angår informantenes opplevelse av reiselivets påvirkning på Flåm som sted, hverdagsliv, virksomheter og næringsaktiviteter i Flåm. Jeg har gjennom intervjuene erfart at slike opplevelser er med på å forme hvilke meninger informantene har om reiselivet. I dette delkapittelet vil jeg presentere funn fra feltarbeidet som omhandler miljø, planlegging og lokal styring – temaer som også virker å forme informantenes opplevelser av turismen i Flåm.

Gjennom intervjuene har jeg erfart at det er spesielt to temaer som gjør at informanter har negativt ladede meninger om reiselivet, i tillegg til det som er omtalt tidligere i kapittel 5. Det ene dreier seg om miljøaspektet, hvor informanter er opptatt av utslipp fra cruiseskipene til luft og sjø lokalt i Flåm. Noen er også kritiske til cruiseturismens miljøavtrykk globalt, med de utslippene som er forårsaket av denne næringen. Det andre som opptar flere informanter, både blant de som er positive og negative til det store omfanget av reiselivet i Flåm, er en opplevelse

av manglende kontroll og styring på det som i dag skjer med reiselivet generelt, og spesielt cruiseturismen.

5.3.1 Cruiseturisme og miljøbelastning

En informant uttrykte under intervjuet sterke negative meninger om cruiseturismen i Flåm og var svært kritisk til denne formen for turisme. Dette ble forklart var på grunn av miljøbelastningen av denne næringen, men også fordi det ifølge informanten er en form for turisme der Flåm får lite igjen økonomisk. Da jeg spurte om vedkommende kunne se noen positive sider ved cruiseturismen for lokalsamfunnet, fikk jeg svaret:

Absolutt ingen ting. Hvis det er én positiv ting, så er det når de reiser. Det er kun en positiv ting, det er når båten reiser. Basta. Det er ingen ting som er positivt ved det der. Absolutt ingen ting. Og det er tre streker under svaret (informant AN4).

Selv om ikke alle uttrykte seg like tydelig som denne informanten, er det flere som er kritiske til cruiseturismen, spesielt når det kommer til miljø. Likevel gir dette sitatet et godt bilde på hvor kritisk enkelte er til denne formen for turisme.

En informant som jobber innenfor reiselivet mener at det største problemet når det kommer til cruiseturisme i Flåm, er en mangel på kontroll av hvilke skip som kommer inn. Vedkommende er skeptisk til forurensningen fra cruiseskipene, og stiller spørsmål ved om man har kontroll på hva skipene faktisk slipper ut til luft og sjø. Ifølge en informant som jobber i kommunen og har god kunnskap om cruiseturismen i Flåm, skal kapteinen på skipet redegjøre for og melde inn informasjon om skipet, blant annet om hvilke utslipp skipet har til luft og sjø. Dette er viktig blant annet for å forsikre seg om at utslippene er lave, og innenfor gjeldende lover. Som diskutert i kapittel 2.4, skal slik innmeldt informasjon fra skipene i tiden fremover også være med å bestemme havneavgiftene gjennom EPI (Environmental Port Index). Det er dette informanten ovenfor er skeptisk til – om man kan stole på denne informasjonen som blir levert av representanter for skipet. At cruiseskipet *Magellan* i flere år har seilt inn til Flåm, men først i 2019 fikk en bot på 700 000 kr på grunn av for høye utslipp av svovel (se blant annet Fauske (2019)), er slike forhold informanten frykter – at skip skal seile inn til Flåm uten at man har den fullstendige kontrollen over utslippene til hvert enkelt skip. Denne bekymringen deles av flere informanter, spesielt de som er opptatt av klima og miljø. I denne sammenheng må det sies at det tidligere har vært gjort beregninger av både luft- og vannkvalitet i området, og i 2019, etter at jeg var på feltarbeid i Flåm, ble det også satt i gang luftmåling i Flåm (jf. kapittel 2.4).

Selv om flere informanter forteller at de ser mindre røyk fra pipene på cruiseskipene nå enn de gjorde for noen år siden, er utslippene fra cruiseskipene fortsatt et tema flere bekymrer seg for. En informant mener at i en trang fjord med bratte fjell, legger røyken fra cruiseskipene seg som et lokk over bygda.

Det påvirker jo. Det påvirker mennesker, det påvirker skogen, det påvirker dyr, det påvirker vannet vårt, alt. Og da ser det til slutt ikke ut (informant OV1).

Informanten forteller om en sterk emosjonell tilknytning til naturen, og snakker under intervjuet mye om at det er viktig å gjøre det man kan for å ta vare på naturen. Naturen i områdene rundt Flåm er også viktig for hvordan vedkommende opplever Flåm som sted. Av den grunn mener informanten at de negative miljøeffektene som spesielt cruiseturismen forårsaker, er viktig å få kontroll på. Informanten påpeker at en må bevare naturen i Flåm til glede både for innbyggere og turister.

En informant, som også jobber innenfor en turistorientert virksomhet, forteller at cruiseskipenes miljøavtrykk lokalt har påvirket vedkommende sin opplevelse av stedet:

Det setter stort preg på mine tanker om Flåm. Og jeg har jo for så vidt dårlig samvittighet for at ungene har vokst opp her, fordi den partikkelforurensningen er så ubeskrivelig stor (...). At vi ikke har mer lokal kunnskap og fagkunnskap til å si at «nei, dette vil vi ikke være med på», det skjønner ikke jeg. Det er kun fokus på penger (informant OV3).

Utslipp fra cruiseskipene til fjorden er et annen tema som vekker bekymring hos noen av informantene. Av tre informanter får jeg høre at fjorden har «vært død» siden 2006; man får ikke lenger fisk i fjorden. En informant forteller at i sin ungdomstid var det to familier i Flåm som levde av fiske, men at man i dag knapt får fisk i fjorden. Informanten trekker med dette paralleller til cruiseskipenes utslipp i fjorden, og sier:

Det er ikke rart at alt er dødt. Og det vil de ikke ha en diskusjon om i det hele tatt. Det er bare hysj, hysj, hysj. For det er ille for businessen om det kommer ut at fjorden er død (informant AN3).

I 2017 publiserte Menon Economics, på oppdrag fra Sjøfartsdirektoratet, en analyse av krav til utslipp fra skip i verdensarvfjordene. Rapporten kunne konkludere med at utslipp til sjø fra

cruiseskip kan føre til algeoppblomstring i fjorden og andre skader på naturmiljø (Pedersen et al., 2018). Allikevel viser en annen rapport fra Sjøfartsdirektoratet at de fleste store cruiseskip har lukkede systemer, som enten lagrer gråvann, eller renser det før det slippes ut i sjøen. De fleste store cruiseskip slipper heller ikke ut rensed kloakk i fjordene (Sjøfartsdirektoratet, 2017). Det må dermed tas i betraktning at også andre faktorer enn utslipp fra cruiseskipene kan ha en påvirkning på at «fjorden er død» som informanten i sitatet ovenfor sier.

En annen negativ effekt av cruiseturisme for lokalsamfunnet er støy. En informant forteller at skipene som ligger til kai i det siste har utvidet tiden de ligger til kai, og iblant også over natta. Dette har resultert i flere timer med støy, during og resting, som vedkommende opplever som problematisk både for landturister som har betalt for overnatting i Flåm, og for lokalbefolkning som bor eller oppholder seg i sentrum.

Alle informantene har et ønske om å redusere miljøbelastningen fra cruiseskipene. Dette jobbes det i dag med både lokalt og nasjonalt, blant annet gjennom nullutslippskrav i verdensarvfjordene og en eventuell utbygging av landstrøm i Flåm (jf. kapittel 2.4). Slike tiltak vil dermed potensielt i noe grad kunne endre informantenes syn på miljøaspektet ved cruisetrafikken i Flåm.

5.3.2 Kommunal styring og forvaltning

Jeg opplever at mye av frustrasjonen blant informantene overfor reiselivet henger sammen med en opplevelse av mangel på planlegging og en følelse av maktesløshet over utviklingen på eget sted og lokalsamfunn. Stokke et al. (2016) fant også i sin studie av reiselivet i området at flere mente at bedre styring og tilrettelegging av masseturismen ville ha løst mange problemer. En opplevelse av manglende planlegging og styring, og manglende mål om hvor Flåm som en turistdestinasjon skal, finner jeg hos både informanter med positive og negative meninger om turismen og cruiseturismen, og blant både offentlig og privat ansatte i Flåm og Aurland kommune.

Altså, jeg må være helt klar, jeg er ikke mot cruise. Jeg er bare mot formen og tillatelsene som blir gitt, fordi jeg synes vi skal ha bedre kontroll, og det går spesielt opp mot miljøet vårt (...). Kommunen kan sitte med sin makt og si at nei, vi vil ikke ha gamle skip som forurenses og bråker, vi trenger ikke de. Det kan vi leve med, helt greit. Men da er det vi som tar kontroll over vår egen destinasjon! Og ikke motsatt. Men slik

som det er nå så er det de (cruisenæringen) som har kontroll. De setter kravene og rammevilkårene (informant OV1).

Informanten fortsetter med å si at cruiseturismen helt sikkert er bra for næringslivet på stedet, for Flåmsbanen og noen andre bedrifter i Flåm, men etterlyser at kommunen tar mer tak og setter ned klarere rammer enn det som hittil er tilfellet. Om man som havn eller kommune har mulighet til å sette slike begrensninger har det vært usikkerhet om også blant myndigheter på ulike nivåer (Fosse, 2018). Havne- og farvannsloven har blitt tolket på ulikt vis hva angår hvilke regler som gjelder for mottakspunkt av cruiseskip, noe som har ført til at det i mange tilfeller er cruiserederiene som har lagt premissene for cruisetrafikken i norske havner (Vestlandsrådet, 2016) (jf. diskusjonen vedrørende mottakspunktet i kapittel 2.4).

Opplevelser av manglende planlegging, styring og tilrettelegging er et tema mange av informantene er opptatt av og har mye å fortelle om, og gjelder ikke bare antall cruiseskip og cruiseturister som kommer til Flåm. Jeg blir under svært mange intervjuer fortalt at prosesser i kommunen tar lang tid, noe som flere opplever at er problematisk med tanke på hvilken kontroll man har på utviklingen og hvilken retning reiselivet i Flåm tar. En informant som jobber innenfor en stor turistorientert virksomhet forteller:

Problemet er at kommunen ikke er stor nok til å henge med i utviklingen. De er ikke rigga godt nok. Det tar for lang tid med reguleringsplaner og slike ting (informant AKT2).

Svært mange informanter kritiserer kommunen for ikke å sette tydelige nok rammer for utviklingen, og for at prosesser i kommunen tar for lang tid. Dette går på utviklingen generelt, men også på helt konkrete ønsker om bedre tilrettelegging for å ha mange turister i egen bygd. Blant annet ytrer svært mange informanter et ønske om bedre tilrettelegging vedrørende infrastruktur og parkering (jf. kapittel 5.1.2), gangveier, toalettfasiliteter, søppelkasser og skilting.

Flere informanter mener at en del av de store, private virksomhetene i Flåm får for stort spillerom av kommunen, og får tillatelser til små og store prosjekter som preger utviklingen i Flåm. I en rapport fra Telemarksforskning, *Duett eller duell? – Reiseliv og lokalsamfunnsutvikling*, har de funnet at dette er en typisk situasjon for lignende steder med høy turistaktivitet. Rapporten forteller at mange små kommuner gjerne møter næringslivet med

for stor ydmykhet, ved å være «næringsvennlige». Rapporten hevder at begrepet næringsvennlighet imidlertid ikke bare betyr tilrettelegging for næringer og vekst. Det betyr også å ha en balanse mellom rettferdighet, fleksibilitet og forutsigbarhet, noe som innebærer at lokalsamfunnsutvikling og reiselivsutvikling burde ses under ett (Kobro et al., 2013).

Et poeng som flere informanter tar opp i denne sammenheng dreier seg om Aurland kommunes dobbeltrolle i Flåm. Som presentert i kapittel 2.2, har Aurland kommune eierinteresser i Aurland Ressursutvikling. Samtidig skal kommunen opptre som en forvaltningsaktør med kommune- og reguleringsplaner, som også gjelder Flåm. Noen forteller at aktører i Flåm-klynga av kommunen får dispensasjoner i byggesaker, mens andre som ikke er med i Flåm-klynga ikke får det. For noen oppleves dermed Aurland kommunes dobbeltrolle som lite tillitsvekkende, og at det er aktører innen næringslivet i Flåm heller enn kommunen, som styrer mye av utviklingen i lokalsamfunnet. Det at flere av selskapene har eierinteresser utenfor kommunen problematiseres også:

Mange av de som blir ansatt i førende stillinger i reiselivet i Flåm, de bor jo ikke her. Og det er en utfordring for oss. De ser ikke det selv. Men når de da hele tiden fatter beslutninger som får samfunnsmessig betydning, og du sjelden eller aldri treffer de som faktisk må leve med konsekvensene av valgene, og du selv aldri må leve med de konsekvensene.. Det er noen mekanismer som da forsvinner (informant AN1).

Dette sitatet kommer fra en informant som ikke har noe direkte tilknytning til reiselivet i Flåm. Vedkommende har allikevel mye positivt å fortelle om ringvirkningene av turismen for Flåm, men er altså kritisk til hvordan utviklingen foregår. Informanten er bekymret for fremtiden til Flåm på grunn av det ensidige fokuset på forretningsutvikling heller enn samfunnsutvikling. Dette er en bekymring som deles av flere informanter, spesielt de som driver småskala turisme og de som ikke har tilknytning til reiselivet. Dette går på balansen mellom kommunen og næringslivet, og hvordan en opplevelse av at det private næringslivet styrer store deler av utviklingen i Flåm fører til en følelse av å miste grep om samfunnsutviklingen i egen bygd.

5.3.3 Bæreevne

Mange av informantene forteller om et reiseliv i Flåm som er i vekst. Jeg finner imidlertid delte holdninger blant informantene om veksten og utviklingen av reiselivet i Flåm:

Hvert år er det store oppslag i lokalavisa; det er rekord i mai og det er rekord i juni. Ingen er kritiske til alle rekordene. Vi har jo gått og stanget hodet i taket for lengst! Det er jo det som er problemet, at vi har for mange turister (informant AN3).

Informanten som er sitert over er svært kritisk til utviklingen av turismen i Flåm, og er redd for hva som kan skje med Flåm dersom utviklingen av reiselivet fortsetter å vokse slik det gjør i dag. Informanten mener at turismen er viktig økonomisk både for Aurland kommune, og for bedrifter og enkeltpersoner som lever av turismen. Jeg opplever at vedkommende mener at turisme i seg selv er bra for bygda, men at *omfanget og utviklingen* er på vei i feil retning. Informanten forteller om en frykt for at miljøpåvirkningene og antallet turister som kommer med cruiseskipene skal ødelegge ryktet til Flåm, og at ressurssterke turister som kan betale for «ekte» opplevelser vil velge vekk Flåm av den grunn. Vedkommende mener at utviklingen og rekordjaget er med på å sage på den grenen de sitter på, og at det snart kommer til å tippe:

Akkurat hvor den kanten går, og hvor mye det er som skal til for at vi tipper over den kanten, det er det ingen som vet før etterpå. Og når du er i fritt fall, da er det for sent å snu. Da er det veldig vanskelig å komme opp igjen (informant AN3).

Informantens beskrivelse av en lokal økonomisk avhengighet av turismen, og et uttrykk for motstand og misnøye fra lokalsamfunnet plasserer Flåm i et kritisk område for bæreevnen til destinasjonen, sett gjennom Butler (1980) sin modell for en destinasjons livssyklus (jf. kapittel 3.2.4). At tålegrensen for Flåm som lokalsamfunn potensielt nærmer seg en topp kommenteres også av Stokke et al. (2016), som diskuterer utfordringer med å håndtere turisttrafikken i Nærøyfjordområdet på en bærekraftig måte.

Bekymringene om kapasiteten til Flåm, som informanten i forrige sitat prater om, blir delt av flere. En annen informant mener at utviklingen som foregår i dag må bremses før det er for sent. Vedkommende er opptatt av å finne en balanse som alle kan leve med og synes er greit, ikke bare de som tjener penger på turismen. Informanten fortsetter resonnementet med:

Fortsetter det sånn som nå, så vil utviklinga i bygda bare bli større og større. Alle bedriftene vil utvide og bli store. På ett eller annet tidspunkt kommer det til å si stopp. Da går det ikke lenger. Man må bremse den raske utviklinga før det er for seint, og heller ha en kontrollert utvikling hvor man finner en balanse alle kan være fornøyd med (informant HA1).

På en noe lignende måte blir jeg fortalt av en informant som jobber innenfor det offentlige, men ellers ikke har noen direkte tilknytning til reiselivet:

Jeg tenker at det er veldig dumt i Aurland å satse alt på en hest. Å tenke at her skal vi bare bygge ut og bygge ut for å ta imot enda fler turister uten å gjøre oss noen tanker om hvor de kommer fra eller hvordan de kommer hit da. Jeg tror vi gjør oss litt sårbare. (...) Altså pengene følger jo alltid minste motstands vei. Så det som gir økonomisk fortjeneste på kort sikt, trumfer jo alltid de langsiktige økologiske perspektivene. (...) Vi lever på en sånn grønn gren som vi sager i hele tiden. Så jeg tenker at i Aurland burde vi virkelig tenke på hva vi skal leve av her hvis vi ikke kan få en million turister (informant OFF4).

Da Covid-19-pandemien oppsto vinteren 2020, og reiselivet i Flåm fikk en markant nedgang (jf. kapittel 2.2), er et godt eksempel på temaet denne informanten er bekymret for – en ensidig avhengighet av reiselivet. På en annen side handler dette også om hvor stor del reiselivet har eller burde ha i Flåm, og om balansen mellom reiselivsutvikling og lokalsamfunnsutvikling.

Det må i denne sammenheng også nevnes at jeg opplever av intervjuene at det er noe delt når det gjelder hva informantene mener om bæreevnen til Flåm. Hvordan den enkelte informant vurderer situasjonen varierer, men det er spesielt de som mener at turismen begynner å nærme seg et tak som forteller mye om dette. Flere forteller også at i etterkant av rundball-aksjonen i 2014 er det flere som har fått øynene opp om hva reiselivet gjør med Flåm som sted. En informant forteller at de innbyggerne som startet rundball-aksjonen var litt alene da de frontet den lokale motstanden mot cruiseturismen i 2014. I likhet med flere informanter mener han at dette i dag har snudd, og at de relativt få lokale innbyggerne som var aktive i aksjonen i 2014, i dag har støtte fra flere i lokalsamfunnet.

Flere av informantene retter også en takk til de som startet rundball-aksjonen, og mener at denne aksjonen er en av årsakene til at man har fått temaet med overturisme på dagsorden, ikke bare lokalt, men også nasjonalt. Noen av informantene som var kritiske til denne aksjonen da den pågikk, forteller at de i ettertid ser verdien denne aksjonen har hatt for Flåm. At overturisme og miljøaspektet ved cruiseturisme i dag er temaer som er oppe til debatt, opplever flere at er et steg i riktig retning, spesielt med tanke på å balansere det å tilrettelegge både for reiselivet og lokalsamfunnet.

5.3.4 Et felles ønske om endring

Uavhengig av informantens holdninger til cruiseturismen, og om de definerte seg selv som positiv, negativ eller et sted imellom, er det spesielt ett ønske som går igjen hos de aller fleste informantene; de ønsker at det skal være begrensninger på cruisetrafikken. Ingen ønsker *flere* skipsanløp og cruiseturister enn det er i dag. De aller fleste informantene ønsker *strengere* restriksjoner rundt antall cruiseskip og -turister enn det er per 2019 (jf. kapittel 2.4, om lokale restriksjoner angående cruisetrafikk). Argumentene for strengere restriksjoner er blant annet et ønske om en stille fjord, mindre miljøbelastning, mindre trengsel, mindre støy i sentrum og mindre belastning på infrastruktur – effekter av turisme som ofte regnes som negative for lokalsamfunnet (jf. kapittel 3.2.1). Dersom man hadde innført strengere restriksjoner på antall cruiseskip og -turister, og på *hvilke* skip (f.eks. kun skip med god teknologi for å redusere utslipp) som får seile inn til Flåm, antar altså de aller fleste informanter at man hadde redusert den negative belastningen på lokalsamfunnet og stedet. Dette henger i stor grad sammen med ideer fra sosial bytteteori – at holdningene innbyggere har til turismen henger sammen med de opplevde byttene av ressurser (jf. kapittel 3.2.3).

6. Opplevelser av sted, lokalsamfunn og masseturisme i Flåm – en avsluttende drøfting

I denne studien har jeg sett på bygda Flåm, og hvordan innbyggere og ellers andre som er sysselsatt i Flåm opplever at bygda påvirkes av masseturismen. Studien er basert på en kvalitativ analyse, hvor utgangspunktet har vært å intervju ulike personer i et visst mangfold av posisjoner både med tanke på næringsvirksomhet, tilknytning til Flåm og andre relasjoner til stedet. Denne studien har som vitenskapsteoretisk utgangspunkt hatt en fenomenologisk tilnærming, noe som innebærer at jeg har undersøkt de subjektive opplevelsene av stedet, og hvordan steder er sosialt konstruert. At steder er sosialt konstruert forklarer Røe & Vestby (2013) ved å beskrive hvordan ulike individer kan ha ulike forestillinger om et og samme sted (jf. kapittel 3.1.4). Et av de viktigste funnene i denne studien er nettopp dette; Flåm som sted er sosialt konstruert på svært ulike måter av ulike individer, og jeg blir presentert svært ulike bilder av Flåm som sted. Stedet oppleves forskjellig avhengig av hvem personene er. Hvordan Flåm som sted oppleves er preget av personlig karakteristikk og personlige verdier, men også i hvilken grad det enkelte individ er knyttet til stedet, type yrke og virksomhetstilknypning.

I denne avsluttende drøftingen vil jeg knytte empirien som er presentert i kapittel 5 mer eksplisitt mot teorien som er presentert i kapittel 3, basert på studiens problemstillinger.

6.1 Hvordan preger masseturismen lokalsamfunnets stedsopplevelse?

Flåm er et sted som i stor grad er preget av en omfattende turisme. Med nesten en million besøkende hvert år, hvorav rundt 25% ankommer med cruiseskip, er det store kontraster mellom antall besøkende og innbyggertallet (jf. kapittel 2.2). Omfanget av turismen har som diskutert i kapittel 2, 5.1 og 5.2 satt sitt preg både på næringsaktiviteter, hverdagslivet og det materielle i Flåm. Hvordan dette preger innbyggere og ellers andre som er sysselsatt i Flåm sine stedsopplevelser og hverdagsliv er imidlertid svært varierende, slik det framgår av intervjuene mine.

Denne studien har vist at Flåm som sted beskrives gjennom to ulike perspektiver, som sammen danner stedsbilder av Flåm. På den ene siden beskrives naturen og de omkringliggende områdene. Dette er steder som svært mange har sterke positive følelsesmessige tilknytninger til, noe som Tuan (1977) kaller topophilia (jf. kapittel 3.1.3). På den andre siden beskrives sentrumsområdene, og hvordan sentrum er påvirket av masseturismen. Hvilke stedsbilder som blir presentert av sentrum i Flåm varierer fra person til person, og omfatter hele spekteret fra de

som har svært mye positivt å si, til de som nesten bare ser negative ting – på grunn av reiselivets påvirkning. For de fleste synes det å være kombinasjonen av naturen, de omkringliggende områdene og sentrum som gjør Flåm til det stedet det er. Det må her også nevnes at selv om flere har en sammensatt opplevelse av Flåm som sted, som kombinasjon av natur og sentrum, får jeg også presentert et mangfold hva angår hvordan informanter opplever stedet.

Svært mange informanter presenterer et bilde av Flåm som et levende og attraktivt sted og lokalsamfunn som et resultat av turismen. Dette kan relateres til hvordan Agnew (1987) beskriver at et sted utgjør en *kontekst for sosial interaksjon* (jf. kapittel 3.1.2). Turismen har ført til mange arbeidsplasser som igjen har ført til et større befolkningsgrunnlag. Flåm, med et yrende liv og et rikholdig tilbud av butikker og aktiviteter, opplever noen som mer attraktivt sammenlignet med det litt stille livet som preger enkelte bygdesamfunn. Mange trekker fram det at man har mulighet til å benytte seg av slike tilbud, som å kunne spise lunsj på en av kafeene eller ta en øl på puben om kvelden, som kvaliteter ved Flåm som sted. Dette resulterer i mange tilfeller i positive stedsopplevelser. Det at reiselivet ofte fører med seg muligheter for sosialisering og aktiviteter i lokalsamfunnet, finner Deery et al. (2012) i en studie av tidligere forskning på temaet at er et nokså typisk utfall av reiselivets påvirkning på et lokalsamfunn (jf. kapittel 3.2.1).

Selv om flere mener at reiselivet har ført til at Flåm i dag er en «levende bygd», oppleves det store antallet turister som til tider krevende å forholde seg til, spesielt sommerstid når turisttilstrømmingen er størst. For flere informanter setter omfanget av turismen et negativt preg på hvordan de opplever bygda. Trengsel og «people pollution» blir omtalt av flere som en årsak til at de lar være å bruke sentrumsområdet og de lokale tilbudene. Svært mange av informantene forteller blant annet at de ikke lenger bruker den lokale dagligvarebutikken sommerstid på grunn av trengsel og kødannelser, og en opplevelse av at butikken tilnærmet fungerer som en souvenirbutikk for turister. Samtidig ser det ut til at innbyggere tilpasser seg sesongvariasjoner blant annet ved å benytte seg av dagligvarebutikker i nabobygdene i de periodene av året hvor det er svært mange turister i Flåm. Noen opplever en invaderende følelse ved å bli beglodd når de bruker offentlige områder i sentrum, av passasjerer fra cruiseskip som ligger til kai. Også den type opplevelser gjør noe med følelsen og bruken av stedet. Det samme gjelder kapasiteten til infrastrukturen – den oppleves av de aller fleste som sprengt, noe som påvirker hverdagslivet ved at lokalbefolkningen ofte må beregne lenger tid for å komme fram med bil, spesielt sommerstid. Tilsvarende utfordringer finner Andereck et al. (2005); Deery et al. (2012) at er

tilfelle også på andre steder med stor turisttilstrømming (jf. kapittel 3.2.1). Reiselivet preger altså hverdagslivet i Flåm, bruken av stedet, men også opplevelsen av stedet. Dette viser godt hvordan sted som *lokalisering*, som *sosial kontekst* i organisering av vårt hverdagsliv og som *opplevelse* av stedet (sense of place) er uløselig knyttet til hverandre (jf. kapittel 3.1.2). Hvordan denne studien har vist at masseturismen påvirker hverdagsliv og opplevelse av Flåm som sted, må imidlertid tilskrives kontekstuelle resultater; intervjuene ble gjennomført sommeren 2019. Den temporale konteksten påvirker resultatene, som nok hadde vært andre om de ble utført på vinteren eller våren 2020. Sesongvariasjoner og skiftende konjunkturer vil begge påvirke resultatene av denne type studier, også for denne som omhandler Flåm. I følge Franzidis & Yau (2018) vil lokalsamfunnets negative opplevelser av reiselivet være tydeligere i de periodene hvor det er stor turistaktivitet i området, noe som også må tas i betraktning i denne studien.

Hittil har drøftingen presentert hovedtrekkene fra funnene hva angår hvordan stedet Flåm brukes av lokalbefolkningen i deres hverdagsliv, og hvordan dette påvirker deres stedsopplevelse. Det må imidlertid understrekes at Flåms fysiske framtoning også oppleves svært forskjellig innen gruppen av mennesker jeg har intervjuet. Denne gruppen består både av de som opprinnelig kommer fra Flåm, men også de som er tilflyttere.

Selv om turismen har ført til flere tilbud i sentrum, opplever flere at stedet kulturelt sett har blitt noe pregløst – i forhold til slik stedet var før. Dette er hovedsakelig knyttet til det store omfanget av turismen, og hvordan reiselivet har formet det fysiske og materielle ved Flåm som sted. For noen oppleves Flåm som et sted som er preget av turismen i *for* stor grad, og at omfanget av turismen er for stort. Typisk savner slike informanter et større preg av det lokale og autentiske. Andereck et al. (2005) omtaler at dette kan være et utfall av reiselivet for et lokalsamfunn – at den lokale kulturen og identiteten svekkes på grunn av omfanget av turismen (jf. kapittel 3.2.1). At informanter har en følelse av at stedet mangler særpreg, eller ikke lenger oppleves som et autentisk sted, kan relateres til det Relph (1976) kaller stedsløshet (jf. kapittel 3.1.3). Mange forteller at Flåm har blitt et sted for masseturismen heller enn for lokalbefolkningen, noe som kan relateres til det Relph (1976) omtaler som *disneyfisering*, eller et *sted for andre* (jf. kapittel 3.1.3). Selv om det kan sies at turisme har blitt en del av Flåm sin identitet, stiller flere spørsmål ved om narrativene som blir tatt i bruk, som for eksempel lavvoer i sentrum (jf. kapittel 5.1.4), er en god måte å fremstille sin egen bygd. Dette kan i stedet oppleves som en slags *iscenesatt autenticitet* – et ytterligere aspekt som dekkes av disneyfiseringsbegrepet (jf. kapittel 3.1.3, Bryman, 2004).

At informantene har ulike, og gjerne sammensatte stedsbilder av Flåm har til en viss grad ført til interessekonflikter for hva Flåm er eller burde være (jf. diskusjonen i kapittel 5), noe som også Røe (2002) omtaler at er et typisk utfall av at ulike aktører har ulike stedsbilder. Blant informantene er det uenigheter om hvilken identitet Flåm som sted har eller burde ha. For noen oppleves den «opprinnelige» identiteten til Flåm, eller stedets opprinnelige *genius loci* (jf. kapittel 3.1.2), som fraværende på grunn av den omfattende turismen. Andre informanter opplever at reiselivet i dag har blitt en del av Flåms identitet, og at turismen har formet Flåm til et attraktivt sted og lokalsamfunn, med muligheter for liv og virke på stedet. Disse opplevelsene av *stedets identitet* påvirker igjen *menneskenes* identifisering med Flåm som sted. Enkelte informanter, spesielt de som har familiære røtter i Flåm, klarer ikke lenger å identifisere seg med Flåm som sted på grunn av masseturismen, og noen har hatt tanker om å flytte fra bygda si på grunn av dette. Slike tanker om at tingene var bedre før synes naturlig nok ikke være gjeldende for holdningene hos tilflyttere, som egentlig ikke kjenner forsituasjonen.

Det varierer en del hvordan informantene opplever stedet, men flere har «både-og»-ytringer, eller det som Vestby (2015) og Wiborg (2008) omtaler som ambivalente stedsfølelser (jf. kapittel 3.1.3 og 3.1.2). Nettopp denne ambivalensen er slik jeg ser det, i betydelig grad en effekt av turismen med tanke på stedets sammensetning av virksomheter, andre tilbud og infrastruktur, men også hvordan stedet ellers er preget av den store turisttilstrømmingen. Det er også slik at flere som i utgangspunktet har en sterk positiv tilknytning til Flåm, naturen og omgivelsene, har fått dette litt «ødelagt» på grunn av masseturismen, og spesielt cruiseturismen. Bekymringer spesielt knyttet til cruiseturismens negative miljøpåvirkninger lokalt og trengselen på grunn av det store antallet turister, har i stedet gitt en del negative opplevelser knyttet til stedet. At Flåm oppleves som et sted som er preget av trengsel og kødannelser, kommer også til syne hos turister som besøker Flåm (Dybedal & Jacobsen, 2019) (jf. kapittel 5.1.2). De fleste informantene som inngår i studien har likevel en forståelse for at Flåm både er et sted for masseturisme og et lokalsamfunn for de som bor der.

Stedsnavnet Flåm blir også tatt opp av noen informanter når de snakker om deres opplevelse av Flåm som sted. NSB kalte i sin tid endestasjonen på Flåmsbanen for Flåm, noe som førte til at Fretheim siden den tid har blitt omtalt som Flåm (jf. kapittel 5.1). Reiselivsnæringen i dag er også med på å profilere destinasjonen ved å ta i bruk stedsnavnet Flåm. Dette illustrerer hvordan noen opplever at reiselivet har definisjonsmakt, og i noe grad overstyrer lokale navnetradisjoner. Noen opplever med dette at det er interesser innenfor reiselivet som definerer

hva bygda er, heller enn lokalbefolkningen og lokale tradisjoner. Dette relaterer seg til hvordan Dale & Berg (2013) skriver at stedets identitet ikke bare formes innenfra, men også kan formes «utenfra» gjennom blant annet markedsføringen av et sted (jf. kapittel 3.1.4).

Et lokalsamfunn er en viktig del av en bygd. Reiselivet i Flåm har ført til en del nye tilflyttere til dette lille stedet. Som diskutert i kapittel 5.1.6 skiller flere av informantene mellom to grupper i lokalsamfunnet i tillegg til sesongarbeidere; innfødte flåmminger og tilflyttere. Flere av tilflytterne forteller en del om hvordan dette oppleves; «du blir aldri flåmming om du ikke har vokst opp her», som en informant uttrykte, er en god oppsummering av det mange tilflyttere virker å oppleve. Slike utsagn kan relateres til det Relph (1976) omtaler som «insideness» og «outsideness» (jf. kapittel 3.1.3). Svært mange av de som har vokst opp i Flåm virker å ha en sterk følelse av tilhørighet, ved å være «innenfor» stedet. Hos tilflyttere derimot, virker det som noen kan føle på en form for utenforskap ved at det er vanskelig å bli fullt ut akseptert i lokalsamfunnet. Hvordan informantene opplever lokalsamfunnet, og i hvilken grad de føler seg «innenfor» i Flåm, har dermed også satt sitt preg på flere av informantene sine stedsopplevelser.

6.2 Hvordan påvirkes ulike virksomheter av masseturismen i Flåm?

Omfanget av turismen har bidratt til relativt stor næringsaktivitet i Flåm, og dermed basis for kjøp av varer og tjenester som gir verdiskapning og arbeidsplasser (jf. kapittel 2.2). Turismen har gitt muligheter for virksomheter som er rettet mot reiselivet, men også indirekte til andre virksomheter innen ulike sektorer.

De turistorienterte virksomhetene, som overnattingssteder, spisesteder og de som tilbyr aktiviteter til turister, har naturlig nok blitt etablert som et resultat av mange tilreisende turister. Flere av de som jobber i slike virksomheter forteller at virksomheten er avhengig av mange tilreisende turister for at driften skal opprettholdes. Reiselivet har også gitt grunnlag for næringsaktivitet innen næringer som henvender seg til andre markeder enn reiselivet. Blant annet blir den lokale matvarebutikken trukket fram som et eksempel på en virksomhet som også nyter godt av turisttilstrømmingen. Indirekte har reiselivet også ført til større aktivitet hos andre virksomheter som henvender seg til lokalsamfunnet, som blant annet håndverkere. Flere håndverkere har fått arbeid som et resultat av stor aktivitet innen reiselivet, men også på grunn av befolkningsvekst i Flåm, som igjen krever nybygg av boliger. Med mange lokale jobber, og dermed inntektsgrunnlag for mange familier med barn, har også skolen i Flåm blitt trukket fram som et eksempel på at reiselivet fører med seg ringvirkninger, eller det som faglitteraturen omtaler som multiplikatoreffekter (jf. kapittel 3.2.1). Mange informanter trekker fram slike

positive multiplikatoreffekter av reiselivet, og forteller at Flåm har blitt en «levende bygd» som et resultat av dette.

Multiplikatoreffektene er omfattende, men samtidig sårbart gjennom sin nokså ensidige avhengighet av reiselivet. Da Covid-19-pandemien brøt ut vinteren 2020, hadde det som nevnt i kapittel 2.2 store konsekvenser for næringslivet i Flåm; Aurland kommune var per mars 2020 den kommunen i Vestland fylke med størst prosentandel arbeidsledige (NAV, 2020). Årsaken til dette er blant annet at næringslivet i stor grad er rettet mot reiselivet. Dette er et godt eksempel på avhengigheten av reiselivet, og hvordan multiplikatoreffekter også kan være negative, ved at en reduksjon av tilreisende turister kan gi svikt i inntektsgrunnet i Flåm.

Gjennom intervjuene finner jeg at svært mange av informantene har en form for tilknytning til reiselivet, enten direkte eller indirekte gjennom arbeidsplassen eller gjennom sosiale relasjoner. Dette kan på ett vis ses som et resultat av utvalget av informanter til studien, som ikke nødvendigvis er representativt i statistisk forstand. Gjennom samtalene med informantene viste det seg imidlertid at dette tilsvarende gjelder for store deler av lokalsamfunnet ellers; de aller fleste har en form for tilknytning til reiselivet, direkte eller indirekte. Svært mange informanter har også flere roller innenfor næringslivet i Flåm. Et tenkt eksempel er at én person kan være sysselsatt innenfor det offentlige, men også ha et småbruk og drive utleie av ferieleiligheter. Dette gjør det svært vanskelig å definere rollen til den enkelte informant. Selv informanter som er svært kritiske til deler av reiselivet i Flåm har sett mulighetene til å ha inntekter fra turismen og dermed startet opp virksomhet rettet mot reiselivet som en bigeskjeft. Blant annet dreier dette seg om gårdsturisme, hvor driften av gården kombineres med ulike tilbud for turister. Det ser likevel ut til at yrkesidentiteten i slike tilfeller ofte er knyttet til et bondeyrke, noe som også blir omtalt av Haugen & Vik (2008) (jf. kapittel 3.1.6).

Denne studien viser at det er svært vanskelig å definere klart hvordan *cruiseturismen* påvirker ulike virksomheter. De aller fleste av de jeg har intervjuet forteller at de ikke er økonomisk avhengig av cruiseturister hva angår driften av virksomheten. Dette gjelder både reiselivsvirksomhetene og andre virksomheter som også henvender seg til lokalsamfunnet ellers. Bortsett fra at overnattingsbedrifter har sett seg nødt til å informere på nettsidene sine om at det ofte ligger et cruiseskip til kai, har denne studien funnet at de aller fleste mener at cruiseturisme ikke påvirker driften i det hele tatt. Dette er et interessant funn med tanke på diskusjonen rundt cruiseturisme. Dersom cruiseturisme i liten grad påvirker lokale virksomheter økonomisk, vil det ut fra ideene i sosial bytteteori - om kostnader og fordeler av

turisme (jf. kapittel 3.2.3), være naturlig å stille spørsmål om hvorvidt cruiseturisme fører til nok positive effekter for lokalsamfunnet til at det er verdt prisen av de ulempene slik masseturisme innebærer.

Det er dessuten store sesongvariasjoner når det gjelder antall turister som kommer til Flåm. Flere av de turistorienterte virksomhetene forteller at de er helt avhengig av det store antallet turister sommerstid for å ha mulighet til å opprettholde helårsarbeidsplasser. Likevel kan det store antallet turister om sommeren føre til negative effekter for andre type virksomheter. Blant annet forteller flere bønder at de må tilpasse driften sommerstid; når de skal flytte dyr fra beite til beite er de nødt til å gjøre dette på tider av døgnet når det er få turister i Flåm. Det har dessuten også vært mange avisoppslag om turister som trækker ned beitearealer, har piknik på jordene eller overnatter bak låvefjøs (se blant annet Helseth & Rudjord (2014)).

Det store antallet turister sommerstid har også ført til en frykt for at Flåm skal få et dårlig rykte utad som et overbefolket sted – et sted preget av overturisme. Spesielt de som driver småskala turisme er redd for at ressurssterke turister heller vil velge andre reisemål, og at Flåm sitter igjen med mange turister som reiser på lavbudsjett. Frykten er også at et slikt dårlig rykte skal gå ut over næringslivet i Flåm, og at det vil bli vanskeligere å drive virksomhet rettet mot turisme.

6.3 Hvilke meninger finnes det om masseturismen, og hvordan preger disse meningene lokalsamfunnet?

Denne studien har vist at det finnes svært ulike meninger lokalt om masseturismen i Flåm, og spesielt om cruiseturismen. Jeg har under intervjuene erfart at de med sterke negative opplevelser av reiselivet generelt sett uttrykker disse meningene sterkere enn de som er positive til turismen i Flåm. Det må her understrekes at dette ikke er enten-eller; de aller fleste har nyanserte oppfatninger om hvordan de ser på reiselivet. De aller fleste informantene ser både positive og negative aspekter ved både turismen og cruiseturismen, noe som også Stokke et al. (2016) fant blant sine informanter i en studie om turisme i det samme området. Jeg finner imidlertid en enighet blant alle informantene at turisme har lange tradisjoner og er viktig for Flåm. Allikevel er meningene svært delt når det gjelder ulike former for turisme, hvordan utviklingen blir styrt, og i hvilken grad det er mangel på styring.

Når jeg i denne studien har undersøkt hvilke meninger som finnes om masseturismen, har det vært vesentlig også å diskutere hva som former meningene. Hvilke meninger som finnes om

turismen forteller lite hvis en ikke har kunnskap om hvilke bakenforliggende forhold som påvirker meningene. Turismelitteratur med omtale av sosial bytteteori (presentert av Ap, 1992), Butler (1980) sin livssyklusmodell for turiststeder og Doxeys irritasjonsindeks (referert til av Zhang et al., 2018), omhandler på hver sin måte turismens belastning på lokalsamfunnet. Ved stor belastning fra reiselivet, vil et lokalsamfunn utvikle negative holdninger til turismen (jf. kapittel 3.2.3 og 3.2.4). I den kommende diskusjonen blir funnene fra denne studien knyttet blant annet opp mot disse teoriene.

Litteraturen tar ofte for seg de økonomiske, sosiokulturelle og miljømessige effektene turisme kan ha på et lokalsamfunn og sted (jf. kapittel 3.2.1). Sosial bytteteori går ut fra at slike effekter kan oppleves som bytter av ressurser, som igjen kan oppleves som fordeler eller kostnader for lokalsamfunnet (Ap, 1992). Denne studien har funnet at opplevde fordeler og kostnader av turismen har en vesentlig betydning for meningene informantene har om turismen. Allikevel viser resultatene fra denne studien at turismens effekter på lokalsamfunnet oppleves svært ulikt fra individ til individ, på samme måte som hvordan Flåm som sted blir opplevd (jf. diskusjonen i kapittel 5). Dette relaterer seg til hvordan Fredline & Faulkner (2000) omtaler at et lokalsamfunns opplevelser av turismens effekter ofte er sosialt konstruert, men også preget av en historisk og sosial kontekst. Informantene i denne studien har ulike tilknytninger til Flåm, ulik involvering i reiselivet i Flåm og omgås ulike mennesker i Flåm. På denne måten har ulike individer utviklet ulike opplevelser av fordeler og kostnader av turismen og dermed ulike meninger om turismen.

Funnene fra denne studien viser at de opplevde positive effektene turisme har på Flåm, ikke skiller seg spesielt fra tilsvarende studier (jf. kapittel 3.2). Lokal verdiskapning, arbeidsplasser, befolkningsvekst, flere tilbud som spisesteder og butikker og at skolen i Flåm fortsatt er i drift trekkes spesielt fram som positive effekter av turismen. Flere mener at Flåm i dag er et attraktivt og levende lokalsamfunn på grunn av slike direkte og indirekte effekter av reiselivet. Noen trekker også fram at reiselivet totalt sett har bidratt til å skape et samfunn, og at det nettopp er på grunn av reiselivet at Flåm har blitt et sted hvor de kan bo og ha sitt arbeidssted. Dermed må reiselivets positive multiplikatoreffekter trekkes fram når en ser på de opplevde positive effektene av reiselivet i Flåm. Informanter som opplever at Flåm sitter igjen med flere fordeler enn kostnader er stort sett positive til turismen, noe som også antas i sosial bytteteori (jf. kapittel 3.2.3).

Negativt ladete meninger om turismen finner denne studien at dreier seg blant annet om disneyfisering, og en opplevelse av at Flåm er et sted for turister heller en lokalbefolkningen. Dermed oppleves det for noen at lokalsamfunnet nærmest fungerer som kulisser for turismen. Negativt ladede meninger dreier seg også om *former* for turisme hvor lokalsamfunnet sitter igjen med flere kostnader enn fordeler. Negative meninger om turisme dreier seg altså ikke nødvendigvis om turismen generelt, men om bestemte former av turisme. Det virker som de fleste informantene er positive til færre besøkende som legger igjen mye penger. Det finnes derimot negative meninger om mange turister som legger igjen lite penger. Dette oppleves som at Flåm i stor grad sitter igjen med kostnader som blant annet støy, trengsel, negative miljøpåvirkninger og belastning på infrastruktur. Slike former for turisme dreier seg blant annet om landturister som reiser på lavbudsjett, men også cruiseturisme. Fordelene med turisme for et lokalsamfunn er at det ofte har en økonomisk verdi (Sharpley, 2014). Det er imidlertid usikkerhet rundt hvor mye penger cruiseturister faktisk legger igjen når de er i land, selv om det tidligere er gjort flere studier om dette i Norge (jf. kapittel 2.4). Cruiseturister har alle tilbud de trenger ombord på båten – overnatting, mat og drikke, og er dermed ikke avhengige av å benytte seg av overnattingssteder eller kjøpe mat og drikke når de er i land. Dermed opplever flere at cruiseturisme kun fører med seg kostnader for Flåm, som negativ miljøpåvirkning i form av utslipp til luft og sjø, og belastning på lokalsamfunnet gjennom blant annet trengsel og støy. Når kostnadene av turisme oppleves som større enn fordelene, vil innbyggere ifølge sosial bytteteori utvikle negative holdninger til turismen, noe denne studien også kan bekrefte. Det må poengteres at ikke alle har negativt ladede meninger om cruiseturisme. For noen oppleves cruiseturisme som en verdi for Flåm, noe som også tilsvarende gjelder for andre type turister som kommer hit. På tross av svært ulike meninger om cruiseturismen som sådan, har så godt som alle informantene et ønske om å redusere antall cruiseskip og cruiseturister som kommer til Flåm – nettopp for å redusere belastningen på lokalsamfunnet og naturen.

Selv om bytter av ressurser mellom reiselivet og lokalsamfunnet kan påvirke holdningene en aktør har til turismen, har denne studien funnet at negative holdninger til turisme også dreier seg om en skepsis til hvordan utviklingen blir styrt. Dette viser seg spesielt gjennom tre temaer. (1) Hvordan utviklingen av turismen, og spesielt cruiseturismen har foregått, har ført til sterke meninger lokalt, noe som blant annet førte til rundball-aksjonen i 2014 (jf. kapittel 2.3). I hovedsak dreier dette seg om hvordan noen opplever at utviklingen av reiselivet i Flåm kun er et resultat av økonomiske interesser og sterke aktørers ønske om økonomisk vekst. Dette omtales av Hall (2008) som «boosterism» – en tilnærming til turismeutvikling hvor et ønske

om økonomisk vekst overskygger det å også ta hensyn til de negative lokale påvirkningene av reiselivet (jf. kapittel 3.2.2). (2) Noen informanter kritiserer at det er sterke, private aktører innenfor reiselivet som styrer utviklingen i Flåm, hvor lederposisjoner i store reiselivsbedrifter i Flåm holdes av personer som ikke bor i området. Dette oppleves av flere som at reiselivs- og stedsutviklingen styres fra andre steder i landet (jf. kapittel 2.2 om næringsstrukturen i Flåm og kapittel 5.3). (3) Et annet tema som svært mange er opptatt av, er en opplevelse av en manglende kontroll på utviklingen fra kommunen sin side. Et viktig poeng i denne sammenheng er Aurland kommune sin dobbeltrolle. På den ene side fungerer Aurland kommune som en forvaltningsaktør. På den andre side er Aurland kommune deleier av Aurland Ressursutvikling, og Aurland havn opererer som et kommunalt foretak (jf. kapittel 2.2). Flere mener at det er lite tillitsvekkende at kommunen har interesser både innenfor næringslivet i Flåm, samtidig som kommunen skal tilrettelegge for utviklingen. Sett i lys av disse tre temaene kan det tolkes som at flere har en opplevelse av at det er næringene som tar kontroll på utviklingen i Flåm, og at det er kommersielle interesser som styrer utviklingen. Dette oppleves av noen som at lokalsamfunnet mister grepet om samfunnsutviklingen i egen bygd.

Denne studien har vist at kombinasjonen av de opplevde byttene av ressursene i tillegg til en opplevelse av hvordan utviklingen blir styrt er med på å forme meningene om turismen i Flåm. Ifølge Butlers (1980) livssyklusmodell for turistdestinasjoner kan negative holdninger fra et lokalsamfunn være et tegn på at destinasjonen nærmer seg en tålegrense (jf. kapittel 3.2.4). Dermed kan det antas at også Flåm nærmer seg en tålegrense. Allikevel er det utfordrende å definere *hvor* Flåm er i utviklingen, da denne studien baserer seg på ett utvalg og deres opplevelse av turismen. Informantenes opplevelse av turismen er delvis preget av motstand og misnøye. Dette, i tillegg til at turismen preger store deler av den lokale økonomien, kan det likevel argumenteres for at Flåm er inne i fasen *konsolidering* i Butlers (1980) modell (jf. figur 14). Dermed er Flåm inne i et *kritisk område for bæreevne*, og forvaltningsaktører og beslutningstakere er ifølge Butler (1980) dermed nødt til å gjøre noen valg for hvilken retning man ønsker for destinasjonen dersom man skal unngå en nedgang i markedet (jf. kapittel 3.2.4).

Nesten alle informantene ser både positive og negative sider ved turismen. Denne både-og-holdningen gjør det vanskelig å vurdere hva som er «for mye» turisme for Flåm. Smertegrensen for den enkelte for hva som oppleves som for mye er blant annet avhengig av hvilken næring en jobber innenfor. Hos de som jobber innenfor turistorienterte virksomheter, vil resonnetet etter all sannsynlighet være; jo større omsetning desto bedre. Annerledes vil det kanskje være

for de næringene som i større grad henvender seg til andre markeder, som for eksempel landbruket. Videre kan en gjennom tolkningen av resultatene fra intervjuene utfordres av at det kan være et skille mellom hva som er gunstig for arbeidsplassen de jobber på, og hva vedkommende mener privat. Slike utfordringer i skillet mellom rollen som sysselsatt og privatperson mener Sharpley (2014) at blant annet vil kunne føre til at innbyggere som er ansatt innenfor reiselivet vil kunne undertrykke de negative opplevelsene av turismen fordi dette er en næring de er økonomisk avhengig av (jf. kapittel 3.2.3). Imidlertid fant jeg i denne studien at noen av informantene som hadde inntekter fra reiselivet ønsket færre turister i Flåm – nettopp på grunn av at belastningen av reiselivet på deres hverdagsliv som privatpersoner i Flåm oppleves som for stort.

Hva informantene legger vekt på av negative og positive opplevelser av reiselivet, og hvor sterkt de uttrykker følelser om dette er også varierende. Studien har ikke klart å finne noe gjennomgående mønster i hva som former de ulike meningene. Ifølge Butler (1980) og hans diskusjon rundt livssyklusmodellen for turiststeder, vil misnøye overfor turisme komme spesielt fra de som ikke er involvert i turismen. Dette stemmer altså ikke med funnene fra denne studien – misnøye kommer både fra de som har en direkte involvering i reiselivet, og de som ikke har det. Denne studien viser at det heller er informantenes interesser og verdier som former meningene. Negative opplevelser av *cruiseturismen* kommer spesielt fra de med et sterkt miljøengasjement, mens positive opplevelser av reiselivet generelt kommer ofte fra de som opplever at Flåm har blitt en «levende bygd» som følge av turismen. På bakgrunn av dette vil Doxeys irritasjonsindeks (referert til av Zhang et al., 2018) (jf. kapittel 3.2.4 og figur 15) være en *for* enkel modell for en analyse av lokalbefolkningens følelser om turisme i eget lokalsamfunn, da den tar utgangspunkt i en homogenitet innad i et lokalsamfunn. Ulike individer i lokalsamfunnet har ulike følelser knyttet til reiselivet, og kan altså plasseres på ulike steder på grafen. Dessuten kan én informant også plasseres på ulike steder på grafen, avhengig av hvilken rolle informanten snakker som, og hvilke aspekter ved reiselivet det snakkes om. En informant kan for eksempel være positiv til ressurssterke turister som blir i området i lengre tid, men være negativ til lavpristurister, *cruiseturismen* eller hvordan utviklingen av reiselivet blir styrt.

Motstridende meninger om turismen og ulike interesser for utviklingen av reiselivet har til en viss grad preget lokalsamfunnet i form av konflikter og splittelser. Haugen & Villa (2016) skriver at interne konflikter i et lokalsamfunn typisk kan komme av uenigheter om

utviklingsstrategier eller ressursutnyttelse (jf. kapittel 3.1.7), noe som også denne studien finner. Samtidig oppleves konfliktnivået i lokalsamfunnet forskjellig blant informantene, noe som kan antas å ha en sammenheng med i hvilken grad den enkelte informant har vært involvert i slike konflikter. Flere forteller at innbyggers ulike meninger om reiselivet har preget sosiale relasjoner i lokalsamfunnet, og i ytterste konsekvens har dette ført til at enkelte innbyggere ikke lenger snakker med hverandre på grunn av svært forskjellige meninger om reiselivet, og spesielt om cruiseturismen. Jeg blir også fortalt at personer som har ytret sine meninger om reiselivet i offentligheten, i etterkant har fått sagt opp blant annet arbeidsavtaler de har med store reiselivsaktører i Flåm, fordi meningene bryter med det disse virksomhetene står for. Noen forteller at konsekvensene av dette er at de lar være å ytre sine meninger i offentligheten, i frykt for at dette skal gå ut over dem personlig eller deres arbeidsplass. Jeg får imidlertid av noen høre at lokalsamfunnet ikke er preget av de ulike meningene om reiselivet, og at lokalsamfunnet heller oppleves som et fellesskap.

6.4 Konklusjon - Hvordan oppleves lokalsamfunnet, stedet og en omfattende turisme av innbyggere og ellers andre som har sitt virke i Flåm?

Opplevelser av lokalsamfunnet, stedet og turismen er i stor grad sosialt konstruert, og er dermed påvirket blant annet av verdier, sosiale relasjoner, erfaringer og tilknytninger til stedet, men også kunnskap om faktiske forhold (jf. kapittel 3). Dette påvirker hvordan den enkelte opplever lokalsamfunnet, stedet og turismen. At Flåm oppleves som et sted som i stor grad er preget av turisme er det imidlertid enighet om. Masseturismen har vært med på å forme stedsopplevelser både i positiv og negativ retning; for noen er det turismen som har gjort det mulig å bo og jobbe i Flåm, for andre har spesielt cruiseturismen ført til tanker om å flytte fra bygda. Det eksisterer altså svært ulike stedsbilder av Flåm, og opplevelser av hvordan masseturismen påvirker stedet. I slike valg og tanker ligger det mange følelser – både om stedet, lokalsamfunnet og turismen.

Lokalsamfunnet oppleves også til en viss grad å være preget av masseturismen, og spesielt av cruiseturismen. Motstridende meninger om cruiseturismen har ført til enkelte konflikter og splittelser i lokalsamfunnet, noe som har påvirket den enkeltes meninger om og holdninger til lokalsamfunnet. Samtidig opplever mange et «hjertevart» lokalsamfunn hvor alle kjenner alle og tar vare på hverandre. Dette er et godt eksempel på hvordan Haugen & Villa (2016) beskriver at et lokalsamfunn kan oppleves som et fellesskap, samtidig som det kan oppstå interessekonflikter og sosiale uenigheter innad i lokalsamfunnet.

Studien har funnet at de aller fleste informantene ser verdien av turisme for Flåm fordi turismen gir et grunnlag for næringsaktivitet lokalt og dermed skaper både arbeidsplasser og lokal verdiskapning. Det er derimot store forskjeller i meninger om omfanget og forvaltningen av turismen, og mange er bekymret for miljøavtrykket til cruiseskipene. Flere mener at Flåm nærmer seg en tålegrense hva gjelder turismen, mens noen mener at tålegrensen allerede er nådd. Et mønster i hva som former de ulike meningene om dette har denne studien derimot ikke klart å finne.

Avslutningsvis må det sies at selv om studien har funnet svært varierende stedsopplevelser og meninger om masseturismen, har mange av informantene de samme ønskene for fremtiden: Et ønske om å redusere miljøbelastningen både fra cruiseturisme og landturisme, og et ønske om bedre forvaltning av turismen slik at Flåm kan være et sted *både* for lokalsamfunnet og turister.

6.5 Avsluttende refleksjoner og videre forskning

Denne studien har belyst hvilke opplevelser innbyggere og ellers andre som er sysselsatt i Flåm har av lokalsamfunnet, stedet og en omfattende turisme. Informantenes engasjement for temaet viser at det er et relevant og dagsaktuelt tema. Jeg har forsøkt å gi alle informantene en stemme i denne studien, og dermed belyse temaet fra flere perspektiver. Det må poengteres at denne studien er bygget på min forståelse av intervjuer med 15 informanter i Flåm, kombinert med tilgjengelige sekundærdata. Resultatene kunne kanskje sett annerledes ut ved et annet utvalg, en annen intervjuguide eller at relevante sekundærdata har blitt oversett. Målet med studien var i utgangspunktet å undersøke hvordan *cruiseturismen* påvirker Flåm. Da dette viste seg å være utfordrende, tok studien en noe annen retning. Dersom jeg under intervjuene hadde tatt utgangspunkt i reiselivet generelt da jeg stilte spørsmål, kunne kanskje resultatene blitt annerledes. Det må også sies at jeg ved flere intervjuer fikk presentert svært forskjellige bilder av virkeligheten, noen ganger nesten motstridende. Selv om det er den enkelte informants *opplevelse* av virkeligheten som har vært viktig for denne studien, har jeg ved triangulering forøkt å presentere de ulike opplevelsene i kombinasjon med sekundærdata. Målet har vært å gi et reelt bilde av virkeligheten, og hvordan dette oppleves av ulike informanter i Flåm.

Hva så med denne virkeligheten i andre lignende turistdestinasjoner i det norske fjordlandskapet? Er resultatene fra denne studien overførbare? Som omtalt i kapittel 2.4, er Flåm en nokså lik turistdestinasjon som blant annet Geiranger. Begge stedene er relativt like med tanke på størrelse, type destinasjon, næringer og innbyggertall. Det vil dermed være rimelig å anta at en del av resultatene fra denne studien også vil være relevant for et sted som Geiranger.

En del av funnene fra denne studien vil antakeligvis også kunne finnes på andre tilsvarende steder i regionen. Dette relaterer seg til diskusjonen rundt «site» og «situation» i kapittel 3.1.2, som omhandler stedets fysiske kjennetegn og stedets lokalisering relativt til omgivelsene og andre steder. Dette sier noe om overføringsverdien til studien, som også er omtalt i kapittel 4.6.

Videre forskning

Det er spesielt to temaer som denne studien ikke omfatter, men som kunne vært interessante perspektiver for videre forskning. (1) En kvantitativ undersøkelse av lokalsamfunnets holdninger til og opplevelser av turismens påvirkninger på Flåm. En slik studie hadde vært interessant for å få et statistisk representativt resultat for hele lokalsamfunnet. (2) Et tema som virker å engasjere mange informanter dreier seg om styring av utviklingen av reiselivet i Flåm, og hvilke aktører som har makt til å styre denne utviklingen. Med tanke på balansen mellom det å være et attraktivt lokalsamfunn og samtidig en populær turistdestinasjon, hadde det vært interessant å se nærmere på i hvilken grad kommunen spiller en aktiv rolle i forvaltningen og utviklingen, sett i forhold til private reiselivsaktørers påvirkningskraft. Gjennom governance-litteraturen hadde det vært interessant og nyttig å studere dette – både med tanke på balansen mellom reiselivsutvikling og lokalsamfunnsutvikling, men også fordi dette er et tema som opptar mange av de jeg har snakket med lokalt i Flåm.

7. Litteraturliste

- Agnew, J. A. (1987). *Place and Politics: the Geographical Mediation of State and Society*. London: Allen & Unwin.
- Andereck, K. L. et al. (2005). Residents' Perceptions of Community Tourism Impacts. *Annals of Tourism Research*, 32 (4), 1056-1076.
- Ap, J. (1992). Residents' perceptions on tourism impacts. *Annals of Tourism Research*, 19, 665-690.
- Aure, M. et al. (2015). Sted - nye teorier i en norsk kontekst. I: Aure, M. et al. red. *Med sans for sted: nyere teorier*, s. 13-29. Bergen: Fagbokforlaget.
- Aurland Hamn. (2019a). *Luftkvalitet*. Tilgjengelig fra: https://www.aurlandhavn.no/luftkvalitet?fbclid=IwAR1MyoW4npUIz1RT6C4TdXCR8pZsv9aXMWu1v0u2PVE0xfp_rjiTAEtnGcs [Lest 20.10.2019].
- Aurland Hamn. (2019b). *Skipsanløp 2019*. Tilgjengelig fra: <https://www.aurlandhavn.no/skipsanlp-2019> [Lest 09.03.2020].
- Aurland Hamn. (2020). *Pressemelding: Søker ENOVA om midlar til landstraum*. Tilgjengelig fra: <https://www.aurlandhavn.no/aktuelt/sker-enova-om-midlar-til-etablering-av-landstraum> [Lest 15.04.2020].
- Aurland kommune. (2019a). *1421 Aurland kommune - Mellombels dispensasjon til parkering på fotballbana i Flåm*. Aurland: Aurland kommune. Tilgjengelig fra: https://innsyn.onacos.no/aurland/wfdocument.ashx?journalpostid=2019004466&do_kid=197935&versjon=2&variant=A&
- Aurland kommune. (2019b). *Luftkvalitet i Flåm sentrum*. Tilgjengelig fra: <https://www.aurland.kommune.no/luftkvalitet-i-flaam-sentrum.6240474-155908.html> [Lest 17.03.2020].
- Ayeh, J. K., Au, N. & Law, R. (2013). "Do We Believe in TripAdvisor?" Examining Credibility Perceptions and Online Travelers' Attitude toward Using User-Generated Content. *Journal of Travel Research*, 52(4), 437-452.
- Bale, J. (2010). Tuan, Yi-Fu (1930-). I: Warf, B. red. *Encyclopedia of Geography*. Thousand Oaks: SAGE Publications, Inc.
- Bane Nor. (2016). *En verdenssuksess*. Tilgjengelig fra: <https://www.banenor.no/Om-oss/arkiv-jernbaneverket/Jernbanemagasinet-arkiv/Nyheter/juni-2016/historien-om-en-verdenssuksess/> [Lest 14.02.20].
- Baxter, J. (2016). Case Studies in Qualitative Research. I: Hay, I. red. *Qualitative Research Methods in Human Geography*, s. 130-146. Don Mills, Ontario.
- Bell, S. (2009). Mental Maps. I *International Encyclopedia of Human Geography*. Elsevier Science.
- Berg, N. G. & Dale, B. (2004). Sted - begreper og teorier. I: Berg, N. G. et al. red. *Mennesker, steder og regionale endringer*, s. 39-60. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.
- Berg, N. G. et al. (2013). Introduksjon: Metodologiske utfordringer i stedsanalyser. I: Førde, A. et al. red. *Å finne sted: Metodologiske perspektiver i stedsanalyser*. Trondheim: Akademika forlag.
- Bergen havn. (2019). *EPI arbeidet i gang*. Tilgjengelig fra: <https://bergenhavn.no/epi-arbeidet-i-gang/> [Lest 23.04.2020].
- Brandth, B. & Haugen, M. S. (2008). Fra melkefjøs til gårdsturisme - Fleksible bønder på en ny arena. I: Almås, R. et al. red. *Den nye bygda*. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.

- Brendehaug, E. (2014). Planlegging for cruiseutbygging i Aurland kommune - Delrapport i prosjektet samspel for berekraftig reiseliv, VF-notat 6/2014. Sogndal: Vestlandsforskning.
- Brendehaug, E. (2017). Planlegging for cruiseturismeutbygging: lokal involvering skapte endringer. *Kart og plan*, 77, 140-158.
- Bryman, A. (2004). *The Disneyization of Society*. London: SAGE Publications Ltd.
- Busch, T. (2013). *Akademisk skriving for bachelor- og masterstudenter*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Butler, R. W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources. *The Canadian Geographer*, 24 (1), 5-12.
- Campelo, A. et al. (2014). Sense of Place: The Importance for Destination Branding. *Journal of Travel Research*, 53(2), 154-166.
- Chapin, F. S. & Knapp, C. N. (2015). Sense of place: A process for identifying and negotiating potentially contested visions of sustainability. *Environmental science & policy*, 53, 38-46.
- Chapman, K. & Walker, D. F. (1987). *Industrial location: principles and policies*. Oxford: Basil Blackwell.
- Cheung, K. S. & Li, L.-H. (2019). Understanding visitor–resident relations in overtourism: developing resilience for sustainable tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, 27 (8), 1197-1216.
- Clifford, N. et al. (2016). Getting Started in Geographical Research: How This Book Can Help. I: Clifford, N. et al. red. *Key Methods in Geography*, s. 2-18. Los Angeles, California: SAGE.
- Cope, M. & Kurtz, H. (2016). Organizing, Coding, and Analyzing Qualitative Data. I: Clifford, N. et al. red. *Key Methods in Geography*, s. 647-664. Los Angeles, California: SAGE.
- Cresswell, T. (2009). Place. I *International Encyclopedia of Human Geography*. Elsevier Science.
- Cresswell, T. (2013). *Geographic Thought: A Critical Introduction*. Oxford: Wiley-Blackwell.
- Cruise Norway. (u.å). *Flåm cruise port*. Tilgjengelig fra: <https://www.cruise-norway.no/Ports/Flam/Default.aspx> [Lest 19.09.2019].
- Dale, B. & Berg, N. G. (2013). Hva er stedsidentitet, og hvordan fanger vi den opp? I: Førde, A. et al. red. *Å finne sted - Metodologiske perspektiver i stedsanalyser*, s. 23-41. Trondheim: Akademika forlag.
- Deery, M., Jago, L. & Fredline, L. (2012). Rethinking social impacts of tourism research: A new research agenda. *Tourism Management*, 33, 64-73.
- Diedrich, A. & García-Buades, E. (2009). Local perceptions of tourism as indicators of destination decline. *Tourism Management*, 30, 512-521.
- Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap. (2014). Brannen i Gudvangatunnelen - Læring og erfaringer *dsb-rapport*. Tønsberg.
- Distad, N. (2007). Framveksten av reiselivet i Flåm. I: Solberg, A. R. red. *Årbok for Sogn 2007*, s. 125-135. Kaupanger: De Heiberske Samlinger - Sogn Folkemuseum.
- Dogan, H. Z. (1989). Forms of adjustment: Sociocultural Impacts of Tourism. *Annals of Tourism Research*, 16, 216-236.
- Dunn, K. (2016). Interviewing. I: Hay, I. red. *Qualitative Research Methods in Human Geography*, Fourth edition. utg., s. 149-188. Don Mills, Ontario: Oxford University Press.

- Dybedal, P. & Haukeland, J. V. (2017). Besøksforvaltning og lokalsamfunnsutvikling i verdensarvområdene Nærøyfjorden og Geirangerfjorden *TØI-rapport*, 1585/2017. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Dybedal, P. (2018). Cruisetraffikk til norske havner - Oversikt, historie og prognoser 2018-2060 *TØI-rapport*, 1651/2018. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Dybedal, P. (2019). Cruiseturisters forbruk i Norge - en sammenlikning av resultater og metoder i ti undersøkelser *TØI-rapport*, 1702/2019. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Dybedal, P. & Jacobsen, J. K. S. (2019). Mer bærekraftig cruiseturisme. Framtidsskisser for cruiseutvikling på Vestlandet *TØI-rapport*, 1686/2019. Oslo.
- Ellingseter, T. (2020, 11. mars). Snart må du betale for å køyre inn i Geiranger, *NRK*. Tilgjengelig fra <https://www.nrk.no/mr/snart-ma-du-betale-for-a-koyre-inn-i-geiranger-1.14937832> [Lest 06.04.2020].
- Fauske, R. R. (2019, 16. mai). Får 700.000 kroner i bot for utslepp i verdensarvfjordar, *NRK*. Tilgjengelig fra <https://www.nrk.no/vestland/far-700.000-kroner-i-bot-for-utslepp-i-verdsarvfjordar-1.14551896> [Lest 14.04.2020].
- Footo, K. E. & Azaryahu, M. (2009). Sense of place. I *International Encyclopedia of Human Geography*. Elsevier Science.
- Fosse, C. (2018, 22. februar). Agent mener cruisetak er i strid med loven, *Bergensavisen*. Tilgjengelig fra <https://www.ba.no/nyheter/cruiseturisme/bergen-havn/agent-mener-cruisetak-er-i-strid-med-loven/s/5-8-747148> [Lest 09.03.2020].
- Franzidis, A. & Yau, M. (2018). Exploring the Differences in a Community's Perception of Tourists and Tourism Development. *Tourism Planning & Development*, 15 (4), 382-397.
- Fredline, E. & Faulkner, B. (2000). Host Community Reactions: A Cluster Analysis. *Annals of Tourism Research*, 27 (3), 763-784.
- Gibson, P. & Bentley, M. (2007). A Study of Impacts - Cruise Tourism and the South West of England. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 20 (3-4), 63-77.
- Grønmo, S. (2016). *Samfunnsvitenskapelige metoder*. 2 utg. Bergen: Fagbokforlaget.
- Hall, C. M. (2008). *Tourism Planning - Policies, Processes and Relationships*. 2. utg. Harlow: Pearson Education.
- Haugen, M. S. & Vik, J. (2008). Bonde og turistentreprenør, en god kombinasjon? I: Almås, R. et al. red. *Den nye bygda*, s. 287-301. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.
- Haugen, M. S. & Villa, M. (2016). Lokalsamfunn i perspektiv. I: Villa, M. & Haugen, M. S. red. *Lokalsamfunn*, s. 17-31. Oslo: Cappelen Damm.
- Havne- og farvannsloven. (2019). *Lov 21. juni 2019 nr. 70 om havner og farvann. Ikrafttredelse 01. januar 2020*.
- Helle, K. (2006). *Vestlandets historie - Natur og næring*. Bergen: Vigmostad Bjørke.
- Helseth, A. F. & Rudjord, F. (2014, 18. juli). Drit og dra, *Dagens Næringsliv*. Tilgjengelig fra <https://www.dn.no/magasinet/reportasje/reiseliv/oslo/drit-og-dra/1-1-5153246> [Lest 15.04.2020].
- Henderson, I. H. C. & Blikra, L. H. (2008). Ustabile fjellparti i fyllittområdene i Flåm-Aurland *NGU Rapport*, 2008:033. Trondheim: NGU.
- Holloway, L. & Hubbard, P. (2001). *People and place: The extraordinary geographies of everyday life*. Harlow: Prentice Hall.
- Indrelid, S. (2003). *Aurland bygdebok: B.1: Soga om Flåm Bygdi*. Aurland: Aurland Sogelag.

- Innerhofer, E., Erschbamer, G. & Pechlaner, H. (2020). Overtourism - The challenge of managing the limits. I: Innerhofer, E., Erschbamer, G. & Pechlaner, H. red. *Overtourism: Tourism Management and Solutions*, s. 3-13. London: Routledge.
- Innovasjon Norge. (2019). Cruiseturismen i Norge 2019 - Cruiseundersøkelsen - sommeren 2019. Tilgjengelig fra: https://assets.simpleviewcms.com/simpleview/image/upload/v1/clients/norway/Epinion_Innovasjon_Norge_Cruiseunders_kelsen_2019_003_def49cc7-84f4-4360-90d4-b52d5e43ed18.pdf.
- Jakobsen, E. W. (2018). Reiselivsnæringens verdi *Menon-rapport*, 104/2018. Oslo: Menon economics.
- Jick, T. D. (1979). Mixing Qualitative and Quantitative Methods: Triangulation in Action. *Administrative Science Quarterly*, 24 (4), 601-611.
- Johansen, E. N., Nøkling, A. & Løland, L. R. (2020, 23. april). Sjå korleis arbeidsløysa har auka i din kommune, NRK. Tilgjengelig fra <https://www.nrk.no/vestland/sja-korleis-arbeidsløysa-har-auka-i-din-kommune-1.14986170?fbclid=IwAR1yOzMgQshwG0wKfJEotJv3UgxPtgP2iMH2laURrXFXtkQwP7s2K6U6QFM> [Lest 23.04.2020].
- Kim, K., Uysal, M. & Sirgy, M. J. (2013). How does tourism in a community impact the quality of life of community residents? *Tourism Management*, 36, 527-540.
- Kjølsrød, L. (2014). Lokalsamfunn. I *Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/lokalsamfunn> [Lest 30.04.2020].
- Kobro, L. U. et al. (2013). Duett eller duell? -Reiseliv og lokalsamfunnsutvikling. *Telemarksforskning*, TF-rapport nr. 319.
- KommuneProfilen. (2020). *Arbeidsmarked > Sysselsetting > Offentlig og privat sektor > din region*. Tilgjengelig fra: https://www.kommuneprofilen.no/Profil/Sysselsetting/DinRegion/syss_sektor_region.aspx [Lest 02.05.2020].
- Korsnes, M. K. (2019, 20. juni). Fryktar at nullutslepp for cruiseskip fører til busskaos, NRK. Tilgjengelig fra <https://www.nrk.no/mr/fryktar-at-cruiseskipa-i-geiranger-blir-erstattet-med-bussar-1.14575872> [Lest 23.04.2020].
- Kvile, K. (2014, 24. august). Bonde får bot for cruise-protest, *Bergens Tidende*. Tilgjengelig fra <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/K6oa5/bonde-faar-bot-for-cruise-protest> [Lest 10.03.2020].
- Longhurst, R. (2016). Semi-structured Interviews and Focus Groups. I: Clifford, N. et al. red. *Key Methods in Geography*, s. 143-156. Los Angeles, California: SAGE.
- MacNeill, T. & Wozniak, D. (2018). The economic, social, and environmental impacts of cruise tourism. *Tourism Management*, 66, 387-404.
- McCalla, R. J. (1998). An investigation into site and situation: cruise ship ports. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 89 (1), 44-55.
- McGehee, N. G. & Andereck, K. L. (2004). Factors Predicting Rural Residents' Support of Tourism. *Journal of Travel Research*, 43, 131-140.
- NAV. (2020). *10 prosent ledige i Vestland*. Tilgjengelig fra: <https://www.nav.no/no/lokalt/vestland/pressemeldinger/10-prosent-ledige-i-vestland> [Lest 29.03.2020].
- Norberg-Schulz, C. (1980). *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. New York: Rizzoli.

- Nunkoo, R., Smith, S. L. J. & Ramkissoon, H. (2013). Residents' attitudes to tourism: a longitudinal study of 140 articles from 1984 to 2010. *Journal of Sustainable Tourism*, 21 (1), 5-25.
- Nærø, A. F. et al. (2020, 20. mars). Coronaviruset har gjort tusenvis arbeidsledige - i Flåm mistet bygda livsgrunnet over natten, e24. Tilgjengelig fra <https://e24.no/naeringsliv/i/OpAxj1/coronaviruset-har-gjort-tusenvis-arbeidsledige-i-flaam-mistet-bygda-livsgrunnet-over-natten> [Lest 29.03.2020].
- Ohnstad, A. (1962). *Aurland bygdebok: Fram til om lag 1920*. Aurland: Aurland sogelag.
- Ohnstad, A. (1990). *Aurland bygdebok: Fra 1835-1985*. Aurland: Aurland Sogelag.
- Pedersen, S., Kjelsaas, I. & Aalen, P. (2018). Samfunnsøkonomisk analyse av miljøkrav til fartøy i verdensarvfjordene.
- Perdue, R. R., Long, P. T. & Allen, L. (1990). Resident Support for Tourism Development. *Annals of Tourism Research*, 17, 586-599.
- Pred, A. (1984). Place as Historically Contingent Process: Structuration and the Time-Geography of Becoming Places. *Annals of the Association of American Geographers*, 74 (2), 279-297.
- regjeringen.no. (2020). *Presseinvitasjon: Skal diskutere overturisme*.
- Relph, E. (1976). *Place and placelessness*. London: Pion.
- Ritzer, G. (2011). McDonaldization. I *Encyclopedia of Consumer Culture*. Thousand Oaks: SAGE Publications, Inc.
- Røe, P. G. (2002). Sosiokulturelle stedsanalyser - et supplement til de tradisjonelle stedsanalysene. *Plan*, 4-5, 76-81.
- Røe, P. G. & Vestby, G. M. (2013). Sosiokulturelle stedsanalyser: teorigrunnlag og metodologi. I: Førde, A. et al. red. *Å finne sted: Metodologiske perspektiver i stedsanalyser*, s. 43-61. Trondheim: Akademika forlag.
- Salamon, S. & MacTravish, K. A. (2009). Rural Communities. I *International Encyclopedia of Human Geography*. Elsevier Science.
- Seamon, D. (2010). Phenomenology. I *Encyclopedia of Geography*. Thousand Oaks: SAGE Publications.
- Selland, S.-G. (2018). *Flåm*: Store norske leksikon. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/Flåm> [Lest 20.09.2019].
- Sharpley, R. (2014). Host perceptions of tourism: A review of the research. *Tourism Management*, 42, 37-49.
- Sjøfartsdirektoratet. (2017). Utslipp til luft og sjø fra skipsfart i fjordområder med stor cruisetraffikk. Tilgjengelig fra: <https://www.sdir.no/contentassets/aa3110d909b74450b4f2dcf23d370280/direktora-tets-rapport-og-underliggende-dokumentasjon-samlet-utgave.pdf?t=1535651569471>.
- Statistisk sentralbyrå. (2020a). 01222: *Endringer i befolkninga i løpet av kvartalet, for kommunar, fylke og heile landet (K) 1997K4 - 2019K4*. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/statbank/table/01222> [Lest 30.04.2020].
- Statistisk sentralbyrå. (2020b). 03321: *Sysselsatte (15-74 år), etter arbeidssteds- og bostedskommune. Pendlingsstrømmer. 4. kvartal (K) 2000-2019*. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/statbank/table/03321> [Lest 30.04.2020].
- Statistisk sentralbyrå. (2020c). 04317: *Befolkning, etter grunnkrets, statistikkvariabel og år*. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/statbank/table/04317/tableViewLayout1/> [Lest 31.04.2020].

- Statistisk sentralbyrå. (2020d). *07091: Virksomheter, etter næring (SN2007) og antall ansatte (K) 2009-2020*. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/statbank/table/07091> [Lest 30.04.2020].
- Statistisk sentralbyrå. (2020e). *07984: Sysselsatte, etter bosted, arbeidssted, kjønn, alder og næring (17 grupper, SN2007). 4. kvartal (K) 2008-2019*. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/statbank/table/07984> [Lest 30.04.2020].
- Statistisk Sentralbyrå. (2020f). *Registrerte arbeidsledige*. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/statbank/table/10594/>.
- Stokke, K. B., Haukeland, J. V. & Clemetsen, M. (2016). Koordinert besøksforvaltning som redskap for bærekraftig reiselivsutvikling. En casestudie av Nærøyfjordområdet. *Kart og plan*, 76, 263-275.
- Stortinget. (2018: Vedtak 672). *Representantforslag om å gjennomføre Stortingets mål i klimaforliket om å kutte norske klimagassutslipp fram mot 2020*: Stortinget. Tilgjengelig fra: <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Vedtak/Vedtak/Sak/?p=69815>
- Stratford, E. & Bradshaw, M. (2016). Qualitative Research Design and Rigour. I: Hay, I. red. *Qualitative Research Methods in Human Geography*, s. 117-129. Don Mills, Ontario: Oxford University Press.
- Svarstad, S., Bjelland, E. & Lillevangstu, T. M. (2020, 28. april). Klimakrav til cruiseskip kan bli sett på vent, *NRK*. Tilgjengelig fra <https://www.nrk.no/vestland/sjofartsdirektoratet-vil-utsetje-klimakrav-til-cruiseskip-i-verdsarvfjordane-1.14998171?fbclid=IwAR3hI5tFoGJJ4GHWmEDWaa1jNt6uNIJDcxmpvccH20-GmnlIZ1lsL0gvG4U> [Lest 03.05.2020].
- Taylor, L. (2016). Case Study Methodology. I: Clifford, N. et al. red. *Key Methods in Geography*, Third edition utg., s. 581-595. Los Angeles, California: SAGE.
- Thorsen, H. W. E. & Verstad, B. S. (2004). Hva er bygd - egentlig? I: Berg, N. G. et al. red. *Mennesker, steder og regionale endringer*, s. 169-188. Trondheim: Tapir Akademisk forlag.
- Tuan, Y.-F. (1977). *Space and Place. The Perspective of Experience*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Tuan, Y.-F. (1990). *Topophilia: a study of environmental perception, attitudes, and values*. New York: Columbia University Press.
- Ulstein, H. et al. (2012). Samfunns- og næringsanalyse for Aurland kommune *Menon-publikasjon*, 35/2012: Menon Business Economics.
- UNESCO. (u.å.). *West Norwegian Fjords - Geirangerfjord and Nærøyfjord*. Tilgjengelig fra: <http://whc.unesco.org/en/list/1195/> [Lest 10.03.2020].
- Vareide, K. et al. (2018). Suksessrike distriktskommuner anno 2018 *TF-rapport*, 442. Bø i Telemark: Telemarksforskning.
- Vestby, G. M. (2015). Stedsutviklingens råstoff og resultat: Funksjonelle og emosjonelle relasjoner mellom mennesker og sted. I: Aure, M. et al. red. *Med sans for sted. Nyere teorier*, s. 165-178. Bergen: Fagbokforlaget.
- Vestlandsrådet. (2016). *Cruisestrategi for Vestlandsregionen 2016-2020*.
- Vik, J. & Villa, M. (2008). Brokete bygdebilete - om små bygder med store image. I: Almås, R. et al. red. *Den nye bygda*, s. 31-43. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.
- Viken, A. (2003). Reisen - fra Homo Logos til Homo Ludens. I: Thuen, T. red. *Sted og tilhørighet*, s. 179-200. Bergen: Høyskoleforlaget.

- Visit Flåm. (2019). *Aurland Ressursutvikling*. Tilgjengelig fra: <https://www.visitflam.com/nn/information/corporate-information/> [Lest 10.03.2020].
- Visit Flåm. (2020). *Etablerer en av Norges største reiselivsaktører*. Tilgjengelig fra: http://www.mynewsdesk.com/no/visitflam/pressreleases/etablerer-en-av-norges-stoerste-reiselivsaktøerer-2988417?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=Alert&utm_content=presserelease [Lest 05.04.2020].
- Walnum, H. J. et al. (2019). Sustainable cruises: Understanding and optimizing people, planet and profit - oppsummering og synteserapport *VF-rapport, 2/2019*. Sogndal: Vestlandsforskning.
- Wiborg, A. (2008). Flertydige bilder og ambivalent tilhørighet. I: Almås, R. et al. red. *Den nye bygda*, s. 159-174. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.
- WTTC. (2020). *Economic Impact Report: World Travel & Tourism Council*. Tilgjengelig fra: <https://wttc.org/en-gb/Research/Economic-Impact> [Lest 03.05.2020].
- Yin, R. K. (2018). *Case Study Research and Applications: Design and Methods*. 6. utg. Los Angeles: SAGE publications.
- Zhang, J. J., Wong, P. P. Y. & Lai, P. C. (2018). A geographic analysis of hosts' irritation levels towards mainland Chinese cross-border day-trippers. *Tourism Management*, 68, 367-374.
- Aase, T. H. & Fossåskaret, E. (2014). *Skapte virkeligheter. Om produksjon og tolkning av kvalitative data*. Oslo: Universitetsforlaget.

Vedlegg

Intervjuguide

Introduksjon

Presentere meg selv og forklare formålet med intervjuet. Informere om anonymitet og konfidensialitet. Spørre om det er greit å ta opp intervjuet. Be om samtykke til å delta i intervjuet.

Innledning

- 1) Kan du fortelle litt kort om deg selv?
 - Hvilken tilknytning har du til Flåm?
 - Hvilken rolle har du i virksomheten?

Virksomheten

- 2) Om virksomheten:
 - Kan du fortelle litt kort om virksomheten?
 - Økonomisk omfang
 - Arbeidstakere i virksomheten (lokalbefolkning, helårsansatte/sesongarbeidere)
 - Hovedmålgruppe (cruise/reiseliv/lokalbefolkning/andre)
 - Er virksomheten del av noe nettverk for samarbeid mellom virksomheter i Flåm?
- 3) Hvordan påvirker cruiseturismen den daglige driften av virksomheten?
 - Har dere direkte kontakt med cruiseturister?
- 4) Har cruiseturismen økonomiske effekter på virksomheten? I så fall hvilke?
 - Påvirker cruiseturisme den økonomiske levedyktigheten til virksomheten?
- 5) Cruiseturismen i Flåm er i stor grad sesongbasert. Hvordan preger dette virksomheten?
- 6) Opplever du at cruiseturismen totalt sett er en fordel eller ulempe for virksomheten?
 - Hva får virksomheten igjen, evt. hva koster det?
- 7) Med tanke på cruiseturismens effekter på virksomheten: Hvis du kunne være med å påvirke cruiseturismen i Flåm i årene framover, ville du endret på noe? Evt. hva?

Flåm som sted og lokalsamfunn

- 8) Hvordan vil du beskrive Flåm som sted og lokalsamfunn?
 - Hva er positivt/negativt ved å bo/jobbe i Flåm?
 - Hvilke kvaliteter ved Flåm setter du pris på? Evt. mindre pris på?
 - Er du stolt av Flåm?
 - Hvordan vil du beskrive det sosiale miljøet her?

- 9) Kan du beskrive din følelsesmessige tilknytning til Flåm?
- Hva er det evt. du er knyttet til?
 - Hvilken betydning har stedsfølelse og stedstilknytning for at du har valgt å bo/jobbe i Flåm?
 - Har cruiseturismen påvirket din stedsfølelse og stedstilknytning?
- 10) Hvordan opplever du forskjellene mellom sommer og vinter i Flåm?
- 11) Hvor viktig opplever du at turismen er for lokal og regional utvikling?
- 12) Hva får Flåm igjen for cruiseturismen?
- 13) Hva er de største utfordringene knyttet til cruiseturismen i Flåm?
- 14) I hvilken grad blir hverdagslivet påvirket av cruiseturismen?
- Blir turistene inkludert i lokale aktiviteter, eller er det et skille mellom cruiseturister og lokalbefolkning?
 - Skaper cruiseturismen liv i bygda?
 - Finnes det interessekonflikter mellom cruiseturismen og lokalt hverdagsliv?
 - Hvordan oppleves forskjellene mellom høysesong og lavsesong?
- 15) Hvordan påvirker cruiseturismen den lokale kulturen og identiteten i Flåm?
- 16) I hvilken grad opplever du at lokalsamfunnet støtter cruiseturismen i Flåm?
- Har dette endret seg de siste årene?
 - Har cruiseturismen ført til noe form for splittelse eller samhold i lokalbefolkningen? Hva er evt. grunnen til det?
- 17) Hvordan ser du for deg Flåm uten cruiseturisme?
- 18) Finnes det et tak hva angår omfanget av reiselivet i Flåm?

Avslutning

- 19) Hva tenker du om nullutslippskravene (innen 2026) som Stortinget vedtok i 2018?
- Hva ser du for deg at kan bli konsekvensene av dette?
- 20) Er det noe mer du vil legge til om hvordan cruiseturismen på ulike måter preger Flåm?

