

Cruisetraffikk i bygd og by

En kulturvitenskapelig analyse av cruiseturismens konsekvenser for lokalsamfunn og innbyggere i Flåm og Bergen



Fotografi: forfatteren. Flåm, 13. juni 2019.

Masteroppgave i kulturvitenskap

Av Vilde Dybvik

Institutt for arkeologi, historie, kultur- og religionsvitenskap

Universitetet i Bergen

Høsten 2020



ABSTRACT

Cruise tourism is a form of tourism that has increased globally in recent decades, and can be seen as an international phenomenon. This trend is also increasing in Norway, where the topic is both discussed and debated. Bergen is the cruise destination per year with the most cruise calls in Norway, and the city has Bryggen listed on the UNESCO World Heritage List. Flåm is a small village known for the Nærøyfjord, which is also listed on the World Heritage List. Flåm is also one of Norway's most popular cruise ports, and has been prominent in the Norwegian media due to protests from the local population.

Based on Flåm and Bergen, this study has aimed to shed light on the consequences of an ever-increasing cruise traffic for places and locals. Based on material from the tourism industry, news media and local people, ongoing discourses related to an overall tourism discourse about cruise tourism, have been attempted to be identified. Critical discourse analysis and cultural heritage theory are used in the analysis of the material from both Flåm and Bergen.

The findings show that the same problem areas that are prominent in Europe also apply in both Flåm and Bergen. Noise, pollution, congestion and disagreements related to cruise tourists' use of money and use of shopping places are all current factors in the cruise debate. The underlying causes of these problems can be found in increased attention to cultural heritage and to cultural heritage sites, which in turn leads to more tourism.

FORORD

Etter noen år med forsøk på å finne ‘min vei’ visste jeg endelig at jeg var på ‘rett hylle’, da jeg begynte på kulturvitenskap. Arbeidet med masteroppgaven har på mange måter vært den beste tiden i livet mitt. Det å få muligheten til å kunne fordype seg i et selvvalgt tema har vært givende, spennende og lærerikt. Det er imidlertid ikke til å legge skjul på at det også har vært utfordrende og stressende dager gjennom denne prosessen. Alt i alt har det vært to innholdsrike år hvor studietiden har gitt meg mye glede. Derfor er det med en ambivalens at masteroppgaven endelig er ferdig – for det betyr også at mine år på kulturvitenskap er over.

Jeg vil først og fremst takke informantene mine for at de tok seg tid til å snakke om hva cruiseturisme betyr for dem. En stor takk rettes også til min veileder Eva Reme som har bidratt med kyndige innspill og innholdsrike samtaler gjennom hele masterforløpet.

Det har også vært godt med pauser fra lange lese- og skrive dager. Takk for fine stunder og gode lunsjer i byen mellom de syv fjell mamma. En hjertelig takk sendes også til gode venner for oppmuntrende ord og støtte – dere vet hvem dere er! Jeg har også funnet uvurderlig støtte i min studievenninne Marita – det har vært godt å ha deg gjennom hele denne prosessen.

Jeg vil også rette en stor takk til Luca. Takk for at du alltid er der for meg, for at du tror på meg og løfter meg opp.

Bergen, desember 2020.

Vilde Dybwik

Innholdsfortegnelse

FORORD	3
KAPITTEL 1: INTRODUKSJON	6
<i>Problemstilling</i>	7
<i>Masteroppgavens struktur</i>	7
<i>Bygden Flåm og byen Bergen</i>	8
<i>Et historisk blikk - utviklingen av cruisetrafikk på Vestlandet</i>	10
<i>Et forskningsfelt i utvikling</i>	13
KAPITTEL 2: METODE OG ETIKK	18
<i>Valg av metoder og materiale</i>	18
<i>Turistnæringens brosjyrer og nettsider</i>	19
<i>Avisartikler og kommentarfelt</i>	20
<i>Deltakende observasjon og fotografering</i>	21
<i>Rekruttering av informanter</i>	22
<i>Informantutvalget og forberedelser til intervju</i>	23
<i>Intervjuene i Flåm</i>	24
<i>Intervjuene i Bergen</i>	25
<i>Erfaring fra lydopptak, transkripsjonene og koding</i>	25
<i>Etiske utfordringer</i>	26
KAPITTEL 3: TEORETISK PERSPEKTIV	28
<i>Diskursanalyse</i>	29
<i>Kritisk diskursanalyse</i>	30
<i>Den kommunikative begivenhet</i>	31
<i>Diskursorden</i>	31
<i>Kulturarv – et populært og problematisk begrep</i>	32
<i>Kulturarv som diskurs</i>	34
<i>Konstruerte kulturarvssteder</i>	35
KAPITTEL 4: FLÅM	38
<i>Fra isolert jordbruksbygd til populær cruisedestinasjon</i>	38
<i>En naturarv som både skal formidles og bevares</i>	41
<i>Lokal historie og produksjon av kulturarv</i>	46
<i>Lokal og kortreist mat</i>	48
<i>Cruiseturismens påvirkning på Flåms rurale landskap</i>	50

<i>Uenigheter om torgplass og økonomisk gevinst</i>	54
<i>Et splittet lokalsamfunn</i>	55
<i>Bøndenes høyballaksjon og andre irritasjonsmomenter</i>	57
<i>Cruisetraffikkens påvirkning på naturen</i>	62
<i>Oppsummering</i>	64
KAPITTEL 5: BERGEN	64
<i>Bergens utvikling som turistdestinasjon</i>	64
<i>Verdensarv- og middelalderbyen Bergen</i>	67
<i>Fjord, fjell og sjøbyen Bergen</i>	71
<i>Det ikoniske Fisketorget</i>	73
<i>Fisketorget og Bryggen fra bergensernes perspektiv</i>	76
<i>Verdensarven som både middelalder-kulisse og toalett</i>	78
<i>Trengsel, busstrafikk og støy</i>	80
<i>Fotografering og invasjon av privatliv</i>	82
<i>Klima og miljø i cruisedebatten</i>	84
<i>Oppsummering</i>	88
KAPITTEL 6: FLÅM OG BERGEN	89
<i>Turistnæringens fremstilling og konstruksjon av stedene</i>	89
<i>Cruiseturismens konsekvenser på kulturarv og miljø</i>	90
<i>Cruiseturismens påvirkning på sted og lokalbefolkning</i>	92
<i>Da det hele stoppet</i>	95
<i>Fremtidige utsikter for cruiseturisme i Flåm og Bergen</i>	97
<i>Konklusjon</i>	99
<i>Veien videre</i>	101
LITTERATURLISTE	102
<i>Trykte kilder</i>	102
<i>Nettsteder</i>	104
<i>Nettaviser</i>	109
<i>Nettavisers kommentarfelt</i>	113
<i>Masteroppgaver</i>	113
<i>Turistbrosjyrer</i>	114
<i>Fotografier</i>	114
<i>Vedlegg 1.</i>	116
<i>Vedlegg 2.</i>	119

KAPITTEL 1

INTRODUKSJON

Ideen til cruiseskipturisme som tema for masteroppgaven fikk jeg da jeg så dokumentaren «Invadert av turister» (2017) på NRK1 høsten 2018. Dokumentaren dreier seg om konsekvensene av cruiseskipturisme i verdesarvbyene Venezia, Dubrovnik og Barcelona. Disse byene har alle opplevd økt vekst av cruiseturisme de siste årene. Dette har ført til ulike problemområder som forsøpling, slitasje på byenes fundament, fraflytning fra byene, samt forurensing i hav og luft. Venezia er en av byene i Europa med mest cruiseskiptrafikk og situasjonen der var det som berørte meg mest. Byen er bygget på påler som cruiseaktivister mener ikke tåler den store belastningen fra bølgene som cruiseskipene lager. Venezia er også i besittelse av det som ansees som uvurderlig kulturarv; Markusplassen som er utsatt for horder av mennesker hver dag (NRK, 2018). Jeg fikk derfor først lyst til å velge Venezia som utgangspunkt for masteroppgaven.

Innholdet i dokumentaren fikk meg imidlertid til å ville undersøke om de samme ringvirkningene av cruiseturisme finnes i Norge. Også her fører denne trafikken til nasjonal og lokal motstand, og de siste årene har debatten om cruisetrafikk og cruiseturister blitt stadig mer intensiv. Diskusjonene omhandler kulturarv, økonomi, lokalsamfunn, sted og klima/miljø og lokalbefolkning og tilreisende. Flåm og Bergen ble valgt som undersøkelsesområder fordi de har to av Norges viktigste og mest populære cruisehavner og har vært særlig i søkelyset. Flåm er interessant fordi bygden har gjennomgått en drastisk transformasjon fra å være et isolert jordbrukssamfunn, til å bli en av Norges mest populære cruisedestinasjoner. Bygden er kanskje den i Norge med flest cruiseturister i forhold til folketall og areal. Når de største cruiseskipene seiler inn i verdensarvlistede Nærøfjorden, dominerer de landskapet og kan se større ut enn Flåmsdalen selv.

Bergen er den byen i Norge med flest skipsanløp og har en av Europa største cruisehavner. Byen har også en plass på verdensarvlisten til UNESCO¹ der Bryggen står oppført. Cruiseskipene og deres innvirkning er ekstra synlig fordi turistattraksjonene er sentrert rundt et

¹ UNESCO, som er en underorganisasjon av FN, ble grunnlagt like etter andre verdenskrig den 16. november 1945. Tanken bak var at organisasjonen skulle være med å bidra til en varig fredskultur, som dannes gjennom promotering av kulturarv og lik verdighet for alle kulturer. Ved å fremme samarbeid mellom nasjoner er målet at verdens befolkning skal leve sammen fri for hat og intoleranse. (Unesco, u.å).

relativt lite område; Bryggen, Fisketorget og Øvregaten, hvor turistene skaper trengsel og turistbussene står på rekke og rad.

Stedene har to fellespunkt; de er to av Norges mest populære cruisedestinasjoner og har begge en plass på UNESCOs verdensarvliste. Dette gjør det interessant å se hvordan cruisedestinasjonene er, og blir preget av cruisenæringen. Dessuten er det få eller ingen studier som har sammenlignet by og bygd i et cruisetrafikk-perspektiv. Nøkkeltema i oppgaven er masseturisme, kulturarv, miljø, natur og sted.

Problemstilling

Flåm og Bergen er valgt som casestudier for et problemområde med globale referanser. Ved å undersøke cruisetrafikken i bygden Flåm og storbyen Bergen, kan det vurderes hvordan denne trafikken oppleves på to så vidt forskjellige steder. Dette gjelder også hvordan stedene gjøres attraktive for turister, og hvordan cruiseturismen påvirker innbyggernes forhold til hjemsted og deres hverdagsliv.

Overordnet problemstilling vil derfor være:

- Hvordan preges steder og lokalbefolkning av en økende internasjonal cruisevirksomhet?

Relevante underspørsmål vil være:

- UNESCOs verdensarvliste har en innebygd natur- og kulturarvsproblematikk. Hvordan kommer dette til uttrykk blant lokalbefolkning og i pressen?
- Hvordan skapes Flåm og Bergen som turiststeder?
- Aktuelle spørsmål vil også gjelde hvordan en slik turismeform preger by og bygd på ulike måter.

Masteroppgavens struktur

Masteroppgavens struktur vil forløpe slik: Først gis en introduksjon av Flåm og Bergen og et historisk blikk på utviklingen av cruisetrafikk på Vestlandet. Deretter er det en innføring i relevant tidligere forskning. Kapittel to er metodekapittelet hvor jeg redegjør for materiale, bruk og erfaring med dette. Dernest er det også et innblikk i hvilke etiske utfordringer jeg har støtt på i arbeidet med masteroppgaven. I kapittel tre forklares de teoretiske perspektivene. Disse

inkluderer inspirasjon fra Norman Faircloughs kritiske diskursanalyse, og kulturarvsteori presentert ved kjente navn i museums- og kulturarvssektoren, som Laurajane Smith og Barbra Kirshenblatt-Gimlett.

Deretter presenteres det første analysekapittelet som handler om cruisetrafikken i Flåm. Først gis en kort historisk innføring av utviklingen av cruiseturisme i bygden. Dette er viktig for å kunne forstå hvordan Flåm har utviklet seg som sted og hvordan dagens reiseliv fungerer. Det er også vesentlig for å forstå innbyggerens opplevelse av forandringene som er kommet med økt turisme i bygden. Deretter analyserer jeg innsamlet empiri med utgangspunkt i de teoretiske perspektivene. Materiale fra turistaktørenes nettsider og reisebrosjyrer er først ut. Siste del av kapittelet omfatter empiri fra innbyggernes perspektiv. Avisartikler/kronikker og kommentarfelt, samt intervjumateriale og andre masteroppgaver er del av dette. Det andre analysekapittelet omhandler det samme i Bergen. Strukturen av dette kapittelet er også lik.

Det siste kapittelet er avslutningskapittelet, i det oppsummeres og drøftes funnene fra stedene. Det handler også om cruisenæringens påvirkning på kulturarv og lokalmiljø, og om hvordan næringen kan se ut i fremtiden. Det er også viet plass til hva som skjedde da cruisetrafikken plutselig stoppet. Dernest har jeg undersøkt hvilke fremtidige følger på klima, miljø og kulturarv som oppfattes som særlig viktig.

Bygden Flåm og byen Bergen

I en fjordarm til Sognefjorden innerst i Aurlandsfjorden, ligger lille Flåm omkranset av bratte fjell, smale daler og dramatiske fosser. Navnet Flåm betyr «liten flate mellom bratte fjell» (Selland, 2018). Opprinnelig var bygden en alminnelig vestlandsbygd med større og mindre gårder, husmannsplasser og støler. Flåm hører til Aurland kommune som er det største tettstedet i nærheten av bygden. Området er del av indre Sogn og har en sentral plassering ved E16 liggende mellom Oslo og Bergen. Innbyggertallet i kommunen er på omtrent 1700 fordelt på bygdene Aurlandsvangen, Undredal, Flåm, Gudvangen og Vassbygdi. I Nærøyfjorden verdensarvpark ligger også bygdene Bakka, Styvi og Dyrdal (Aurland kommune, 2012). Flåm har omtrent 350 faste innbyggere, men dette tallet øker betraktelig på sommeren når en hel del turistsesongarbeidere bosetter seg midlertidig i bygden.

Til Flåm kan man reise både med tog, buss, bil og båt. En av grunnene til Flåms popularitet er at bygden fungerer som et knutepunkt mellom ulike populære destinasjoner, både for

utenlandske turister og turglade nordmenn. I 2019 hadde Flåm 269 276 cruisebesøkende (Kystverket, 2020). I havneområdet kjent som Aurland havn er det en jevn trafikk av ferger, båter og cruiseskip. Like ved er det en sandstrand og et grønt parkområde. I umiddelbar gangavstand fra cruisekaien er det som noen lokale innbyggere omtalte som «turistsentrumet». Her finnes det både overnattingstilbud, spisesteder, klær- og suvenirbutikker og dagligvarebutikk. I turistsesongen er det også et torg med ulike mattilbud, suvenirer og klær. Turistene kan benytte seg av et rikt utvalg av aktiviteter og turer om de ønsker det. Sykkeltur på den berømte Rallarveien, busstur til Voss, og dagstur til Undredal eller Vik i Sogn er bare en håndfull av en rekke ekskursionsjoner. Turistene kan også ta del i lokalkulturen ved å besøke nærliggende gårdsbruk. En togtur med Flåmsbanen eller båttur i Nærøyfjorden er de mest kjente attraksjonene.

Nærøyfjorden ligger vakkert til mellom høye fjell i innseilingen til Flåm og er bare 350 meter på sitt bredeste. Dette gjør Nærøyfjorden til den smaleste fjorden i verden (Visitnorway, u.å.). På nettsiden til Nærøyfjorden verdensarvpark kan en lese at «Verdensarvområdet Vestnorsk Fjordlandskap», befatter både Nærøyfjorden og delområdet Geirangerfjorden. Fjordene er to av de lengste og dypeste i verden, og de ble begge ble skrevet inn på UNESCOs verdensarvliste i 2005 (Nærøyfjorden, u.å.). Nærøyfjorden fikk plass på listen fordi fjordlandskapet har unike aktive geologiske prosesser, og er et vakkert naturlandskap fra fjord til fjell. Naturlandskapet har breer, skog, fosser og frittrennende elver, som får perspektiv gjennom det omliggende kulturlandskapet (ibid.). Sirka 400 meter fra Flåm sentrum, med Flåm kirke, ligger det jeg fikk vite er det opprinnelige Flåm. Her bor de fleste av de lokale innbyggerne. Fretheim er det opprinnelige navnet på cruisekaien og området rundt, men hele området er med økt turisme blitt kjent som Flåm.

Bergen er en sjøfartsby, Vestlandets største by, og Norges nest største by. Per 1. januar 2020 er det registrert 283 929 innbyggere i Bergen og omegn. I bydelen Bergenhus som utgjør både Bryggen, Nordnes, Vågsbunnen, Møhlenpris og andre øvrige sentrumsområder og Sandviken, er det 42 270 innbyggere (Bergen Kommune, 2020). Bergen ble grunnlagt for over 900 år siden på en grønn slette mellom byens syv fjell. Navnet Bergen kommer fra «Bjørgvind» som betyr «den grønne engen mellom fjellene» (Bergen Kommune, u.å.). Byen er en kystby som blant annet er kjent for sitt stadige regnvær. I middelalderen hadde Bergen bare 700 innbyggere som bodde og levde i de små trehusene på Bryggen. Byen fungerte likevel som et av Europas viktigste handelssentre (digitaltmuseum, 2015). Monumentale og ruvende steinbygninger som

Håkonshallen og Rosenkrantzårnet vitner om at konge- og kirkemakten stod sterkt. I dag er bybildet et ganske annet, men middelalderens spor er godt synlig mellom brosteinsbelagte gater, og trange smau som følge av tett trehusbebyggelse. Bergens middelalderske historie og røtter til vikingtiden er et av byens beste trekkplastre for turister.

Bergen fungerer også som et trafikknutepunkt fordi det er lett å komme seg videre til andre destinasjoner. Byen er Norges mest besøkte cruisedestinasjon og hadde i 2019, 553 643 besøkende cruisepassasjerer (Kystverket, 2020). I turistbrosjyrene kan en lese at Bergen er 'inngangsporten' til de vestnorske fjordlandskapene. Det er også et variert utvalg av hoteller, matserveringer, uteliv og shoppingmuligheter. For de sporty og eventyrlystne er det mulig å benytte seg av Bergens syv fjell. Til det høyeste fjellet Ulriken kan en velge å gå eller å ta Ulriksbanen opp. Det er også mulig å melde seg på ulike dagsturer og eksklusjoner, som for eksempel til Flåm og Nærøyfjorden. Historie og lokal kultur kan oppleves ved å besøke en av de mange museene eller ved å ta en tur til Akvariet. Bergen omtales også som en 'kulturby' på grunn av sine mange kultur- og musikkarrangementer. Festspillene er et viktig årlig kulturbidrag og trekker flere tusen mennesker hvert år (visitnorway u.å.).

I Bergen er det gåavstand til det meste og en kan både se turistene spasere på Fisketorget, i de pittoreske gatene med hvite trehus på Nordnes, eller på Bryggen. Fløyen er også populær og i de travleste sommermånedene står køen fra inngangen til Fløibanen, nesten helt ned til den innerste delen av Vågen på Fisketorget. Turistene har mange alternativer og alt dette gjør Bergen til et attraktivt reisemål.

Et historisk blikk - utviklingen av cruisetrafikk på Vestlandet

Mange tror at cruisetrafikk er et moderne fenomen, men Vestlandet har vært involvert i cruisenæringen i snart 150 år, og cruisereiser til Vestlandet har pågått siden slutten av 1800-tallet. Sommeren 1892 kom verdens første skip bygget som cruiseskip til Gudvangen. Det var bygget av et skotsk rederi og fikk navnet St. Sunniva. Skipet ble i årene 1887-1908 fast sommergjest på Vestlandet. På de stedene hvor skipet ikke kunne legge til kai, ble passasjerene fraktet til og fra skipet med en dampdrevet småbåt (Kleppa, u.å.). Senere, i 1904 ble også Bergens første spesialbygde cruiseskip DY. Meteor, satt i drift på Vestlandet. Engelske, tyske og norske rederier engasjerte seg i cruisefarten og stod stort sett for næringen (Bagge, 2019).

Oppdagelsen av natur- og kulturlandskapet bidro i sin tid til å gjøre norske cruisereiser populære. Siden midten av 1800-tallet har for eksempel Den Norske Turistforening promotert naturskjønnheten i landet (Reiakvam, 1997, s. 21). Tyske keiser Wilhelm II hadde også stor innflytelse for oppstarten av turisme i Norge. I 1888 hadde keiseren vært på en kunstutstilling i Berlin, hvor Lofoten og det norske fjordlandskapet prydet de nasjonalromantiske maleriene. Keiseren ble så imponert at han i 1889 kom til Norge for første gang i sitt eget cruiseskip (Güszfeldt, 1891, s. 7). Dette ble starten på keiserens mange år på rad med private cruisereiser både til nordnorske, og til vestlandske fjorder. I takt med den økte velstanden før første verdenskrig ble cruisereiser stadig mer populært, hvor de ble ansett som et statussymbol for overklassen og en stadig økende vesteuropeisk middelklasse.

Etter andre verdenskrig ble cruisereisene etter hvert startet opp igjen. Den viktigste målgruppen for Norge i etterkrigstiden ble norsk-amerikanere som blant annet var glade for å bli servert norsk mat ombord i skipene. Da dette begynte å gi mindre avkastning så flere norske rederier muligheter for cruisevirksomhet i Kariben. Dagens moderne cruiseindustri som har hatt en betydelig vekst gjennom antall skip, størrelse og innhold, er en direkte følge av dette (Dybedal, 2015, s. 2). I likhet med i dag var det de vestlandske fjordene som tiltrakk størst oppmerksomhet blant cruiseturistene. Dagens cruiseanløp er også tilrettelagt for besøk i verdensarvfjordene. Cruiseskipene ankommer gjerne Bergen først, før de seiler videre til verdensarvfjordene, eller i motsatt rekkefølge.

Ifølge Innovasjon Norges ²cruiseundersøkelse i 2019, er antallet cruiseturister i Norge firedoblet på mindre enn 20 år, fra 200 000 til omtrent 850 000 sommeren 2019. Til sammen var det i 2019 over 2000 anløp langs hele kysten. Dette førte til hele 3,6 millioner dagsbesøk (ibid.). Innovasjon Norge fant også at over 60% av innbyggere i områder med mange cruiseturister mener at det er for mange av dem der de bor. På landsbasis er det omtrent 30% som mener det samme (Innovasjon Norge, 2019, s. 41). Studien viser også at 96% av cruiseturistene oppgir at de går i land på cruisedestinasjonene (ibid., s. 11). Dette er et betydelig antall og tallene viser at lokalbefolkning kan oppleve det som overveldende.

² Innovasjon Norge er et statlig norsk særeieselskap. Selskapet skal «..bidra til nyskaping i næringslivet, utvikling av konkurransedyktige norske bedrifter og utvikling i distriktene. Vi profilerer norsk næringsliv og Norge som reisemål» (Innovasjon Norge, u.å.).

Det har altså vært en stor endring fra cruisetrafikkens oppstart hvor det i hovedsak var passasjerer fra øvre borgerskap, til dagens cruisepassasjerer som er langt flere og fra de fleste samfunnsklasser. Slik sett har det skjedd en kulturell endring, og cruiseferd kan i dag regnes som masseturisme, noen ganger betegnet med negative assosiasjoner som overturisme eller 'people pollution'.

Ved å se dagens moderne cruiseturisme i lys av den fortidige, kan dens påvirkning på dagens samfunn og lokalsamfunn undersøkes. Det har også vært interessant å undersøke hvordan cruiseturisme passer inn i masseturisme. I likhet med en økende satsing på cruiseferd er det er en stadig stigende interesse for cruise som forskningsfelt.



St. Sunniva i Hardanger mellom 1888-1894. Fotograf: Knud Knudsen (1832-1915). Knudsen var en av de viktigste fotografene i Bergen på 1800-tallet og en av de store stilskaerne i norsk fotografi. Han ble en berømt landskaps- og folkelivsfotograf, som reiste rundt i Norge for å fotografere det voksende turistmarkedet. Gjennom arbeidet sitt var han med på å skape det fotografiske bildet av Norge. Dette gjaldt særlig bilder av vestlandskapet som ble kjent som et typisk norsk landskap (Marcus, u.å.)



D.Y Meteor i Bergen Fotografi av Ralph L. Wilson (1920-1939)

Et forskningsfelt i utvikling

I denne delen vil jeg presentere tidligere forskning som er relevant for mitt prosjekt. Noe av forskningen er tverrfaglig og annen forskning har jeg brukt for å støtte opp under egen forskning. I kapittel tre gir jeg en innføring i utvalgte teoretiske perspektiv. Disse kunne også vært nevnt her, men har heller blitt brukt som teoretisk tilnærming til analysen av innsamlet empiri.

Forskning relatert til turismeproblemer og negative konsekvenser, har siden dette ble et aktuelt tema mot slutten av 1970-tallet stadig økt i omfang (Mishan 1969; Young 1973; de Kadt 1979, i Jacobsen, 2017, s. 19). Interessen har i hovedsak konsentrert seg mot to felt: turistenes påvirkning på naturmiljøet og forholdet mellom turister som «gjester», og lokalsamfunnene som «verter» for dem. Dette gjelder til en viss grad også denne studien, fordi den undersøker følgene av cruiseturisme i lokalsamfunnene Flåm og Bergen. Et verk som kan inngå i dette feltet er sosialantropologen Valene L. Smiths bok: *Host and guests: The anthropology of tourism* (1978). Som en av de første undersøkte Smith de sosiokulturelle konsekvensene av en økning i turismen. Smith hevdet at moderne teknologi og industri sammen med en massiv markedsføring, har skapt et behov for å reise hos mennesker. Boken tar opp temaer om turistenes innvirkning på innbyggeres miljø, sosiale og kulturelle verdier. Turismen blir ifølge Smith et medium for kulturutveksling mellom gjestene og vertene, og dette fører til at det skjer en dyp kulturell endring på de stedene som turistene besøker. Sosiologen John Urrys bok *The Tourist Gaze*, (1990) kan også settes i denne forskningskategorien. Boken regnes som en moderne klassiker. Urry viser hvordan miljøene turistene besøker er en sosial konstruksjon, der turistene bevisst ledes til steder som er ansett for å være 'noe utenom det vanlige'. Ved å oppholde seg i spesielle landskap får turistene en avstand mellom dem og besøksstedets hverdagsliv. Slik sett er turistene og turistattraksjonene manipulerte, fordi turistenes opplevelser tilsvarer det de på forhånd har forventet å få se.

Turismefeltet har med årene utviklet seg til å bli et tverrfaglig felt med mange aktører involvert. På internasjonalt plan er litteraturen om cruisenæringens relasjoner til kulturarv, kulturarvspolitikk, turisme, sted, samt klima og miljø, svært omfattende. Det finnes også et stort utvalg av forskning på turisme, men mindre om masseturisme og om cruisenæringen. En aktuell og nyere bok er *Mass Tourism in a small world* (2017), av David Harrison & Richard Sharpley som tematiserer masseturisme i et globalt perspektiv. Turismen forklares i en historisk kontekst, før den adresserer en rekke teoretiske fenomener og problemer relatert til masseturisme. Disse

inkluderer dagens situasjon når det gjelder politikk, økonomi, etikk og bærekraftig miljø. Et forsøk på å identifisere fremtidige utfordringer knyttet til masseturisme er også viet et eget kapittel. Det samme gjelder den globale cruiseturismens trafikk på populære destinasjoner og utfordringer tilknyttet denne.

Også i Norge finnes det ny og relevant turismeforskning. En aktuell bok med flere forfattere som har vært relevant i arbeidet med masteroppgaven er *Turisme – Globale utfordringer (2017)*, (red. sosialantropolog Kjerstid Ruud Walaas og sosiolog Jens Kr. Steen). Boken undersøker hvilke krefter som påvirker den globale turismen. Dette gjør forfatterne ved å kartlegge viktige spørsmål om turisme og bærekraftig utvikling, konflikter i reiselivet, forholdet mellom verter og gjester, turismens sosiokulturelle konsekvenser, samt sentrale miljøutfordringer.

Det finnes også en del forskning som tar opp cruisetrafikken i Norge. Her blir de negative aspektene vurdert ut fra markedsføring og økonomiske aspekt. Samfunnspsykologen Svein Larsen har som en av de første forsket på hvor mye penger cruiseturister legger igjen på land. *Belly full, purse closed: Cruise line passengers expenditures (2013)*, tar for seg cruiseturistenes lave pengeforbruk på besøksdestinasjoner. Ifølge undersøkelsen bruker cruiseturistene i snitt 300 kroner per dag, i motsetning til backpacker- og campingturister som bruker det dobbelte. Cruiseturistene bruker heller ikke mer penger i land selv om det legges opp muligheter for det. Ifølge Larsen er cruiseturistene den eneste gruppen av turister hvor forbruket ikke øker. Dette har en sammenheng med at cruisepassasjerene har et begrenset antall timer til rådighet på en destinasjon, 'all inclusive' inkludert i cruisepakken, og på grunn av det store utvalget i butikkene på skipene. De eneste som tjener på økt cruisetrafikk, er havnevesenet og guider i cruiseservice-bransjen. I motsetning til landturister er lysten for å komme tilbake til Norge hos cruisepassasjerer relativt liten. Larsen mener derfor at cruiseturisme har liten betydning i markedsføringen av Norge som ferieland. Konklusjon – cruisetrafikken er ikke bærekraftig (UIB, 2013).

I Norge er det de senere årene blitt økt fokus på konsekvenser av cruiseturisme for klima og miljø, og derfor er det kommet til en del forskning på dette feltet. Vestlandsforskning sitt prosjekt «Bærekraftig cruise – kunnskap om og optimalisering av sosiale, miljømessige og økonomiske effekter av cruiseturisme», kan sees som en forlengelse av Larsens studie. Rapporten *Sustainable cruises: Understanding and optimizing people, planet and profit*

(Walnum, et al. 2019), har hatt som formål å analysere forutsetningene for en bærekraftig og lønnsom cruisetrafikk på Vestlandet. De har undersøkt hvordan cruisedestinasjoner og myndigheter kan tilpasse seg for å balansere mellom verdiskaping, miljøhensyn, antall cruiseskip og cruiseturister. Det er blant annet gjennomført en undersøkelse som avdekket etterspørsel, forbruk, motiv og trengsel blant cruiseturister. I likhet med Larsens forskning har også denne studien undersøkt pengebruk blant cruiseturister, og kommet frem til at forbruket er mindre enn hos andre turister (Walnum, et al., 2019, s.3).

Turismeforskerne Petter Dybedal og Jan Vidar Haukeland har ledet prosjektet *Besøksforvaltning og lokalsamfunnsutvikling i verdensarvområdene Nærøysfjorden og Geirangerfjorden* (2017), som er bestilt av Regionalt Forskningsfond Vestlandet. Hensikten med prosjektet har vært å etablere et kunnskapsgrunnlag for utvikling av arbeidsmetoder og forvaltningsredskaper, som grunnlag for aktiv og kunnskapsbasert besøksforvaltning i norske lokalsamfunn. Dette er gjort ved å framskaffe systematisk kunnskap om de besøkende og om lokal verdiskaping. Prosjektet har tatt sikte på å kartlegge og å utvikle bærekraftig turisme i verdensarvfjordene.

Litteratur om kulturarv er også interessant fordi den både sier noe om relasjonene mellom kulturarv og turisme – og også turisme som fenomen. Et eksempel på dette gir den svenske etnologen Owe Ronström i boken: *Kulturarvspolitik – Visby från sliten småstad till medeltidsikon* (2007). Ronström skildrer hvordan hans barndomsby Visby er blitt forandret fra en anonym småby, uinteressant for de fleste, til å bli et varemerke som middelalder-ikon etter at byen ble oppført på UNESCOs verdensarvliste i 1995. Ronström viser med Visby hvordan seleksjon og konstruksjon som følge av kulturarvsstempelet har forandret de utpekte kulturarvsobjektene, altså hele byen. Gamlebyen er gjort om til et alternativt, eksklusivt og kulturelt marked beregnet på den internasjonalt orienterte mellomklassen. Følgene er at byens egne innbyggere føler seg mindre hjemme og trekker ut av 'gamle Visby'. Ronström gir slik ansikt til et moderne kulturarvs- og turismedilemma og har derfor vært en god sparringspartner i denne oppgaven.

En tverrfaglig italiensk studie utført ved Universitetet i Napoli bekrefter at kulturarvsstatus gir steder økt turisme, og retter søkelys spesifikt om relasjoner mellom turisme og kulturarv. Denne har stilt spørsmålet *Does UNESCO World Heritage Sites Influence International Tourist Arrivals? Evidence from Italian Provincial Data*, i fagfeltene økonomi og forretning: (De

Simone, Canale, Di Maio 2019). De er opptatt av den innflytelsen verdensarvlisten har for internasjonale turistankomster i Italia fra 1997 til 2005. Studien konkluderer med at dette er en liste som gir stedene stor attraksjonsverdi.

Som innfallsvinkel til kulturarv som eget felt har jeg hatt nytte av historiker Hans-Jakob Ågotnes artikkel *Kulturarv og kulturelt mangfold - 'Heritage studies' som internasjonalt forskningsfelt* (2008) og folklorist Anne Eriksen sin artikkel: *Kulturarv og kulturarvinger* (2009). Begge diskuterer betydningen av, og bruken av kulturarv som begrep. Eriksen og Ågotnes vurderer begrepets ulike bruksområder, og viser til hvordan dette er en problematisk term fordi begrepet brukes på mange ulike områder, både i dagligtalen, i offentlig forvaltning og i forskning (Ågotnes, 2008, s. 1- 2). Dette kommer jeg tilbake til i kapittel 3, da disse artiklene er brukt som del av teori til analysen.

Når det gjelder masteroppgaver som undersøker cruiseturisme kan jeg nevne: *Med flytende hoteller gjennom urent farvann – Det Bergenske Dampskibsselskabs cruisevirksomhet i 1920-1939* (2016). Oppgaven er fra fagfeltet historie og er skrevet av Mats Fromeide Svendsen, som studerer hvordan rederiet utviklet en spesialisert cruiseferd i denne perioden. Svendsen argumenterer for at en større satsning på turisme hadde avgjørende betydning for rederiets omdømme. Oppgaven har vært interessant å lese for å få en forståelse av den historiske utviklingen av cruisevirksomhet i Norge.

I en masteroppgave fra Institutt for naturforvaltning undersøker Søvli Moberg Salbu: *Betydningen av geologi og naturlandskap for reiselivet – En kvalitativ studie av lokale reiselivsaktører i Nærøyfjorden verdensarvområde* (2016). Gjennom å intervjuer ni lokale reiseaktører i Nærøyfjordområdet, har Salbu undersøkt hvilken rolle naturlandskapet spiller i reiselivet i Flåm. På tross av at det er naturlandskapet og de geologiske kvalitetene som i stor grad trekker turister til Nærøyfjordområdet, er konklusjonen at det er kulturlandskapet og kulturformidlingen som står i sentrum blant de lokale tilbyderne. Årsakene til dette er blant annet at interessen, kunnskapen og bevisstheten blant tilbyderne er større for kultursiden. Studien viser også at reiselivsaktører som er vokst opp i lokalområdet er stolte av å kunne vise frem, og videreformidle forfedrenes arbeid med å forme og å ta vare på kulturlandskapet. Kunnskapen rundt geologien og naturlandskapet er relativt liten, og i noen tilfeller nærmest helt fraværende. Dette fører til at reiselivsaktørene vegrer seg for å trekke frem disse elementene i sin formidling og informasjonsaktivitet (Salbu, 2016).

De siste årene er det også forsket på virkninger av cruiseturisme spesifikt for Flåm. En masteroppgave fra Lund i Sverige: *Cruising away from strong sustainability?* (2019) er skrevet av Henriette Sandstå. Denne undersøker hvorvidt en økning i cruiseturismen i Flåm, har ført til økt belastning på naturen og til redusert livskvalitet blant lokalbefolkningen. Det diskuteres også hvilke bærekraftige tiltak som kan opprettholde fremtidig økonomisk vekst fra cruiseturisme. Konklusjonen er at innbyggerne verdsetter den økonomiske gevinsten av å ha cruiseturisme på stedet, men viser samtidig at en reduksjon av cruiseturismen ville vært til fordel for Flåm (Sandstå, 2019, s. 43). Kaia Wøien Nicolaisen kommer også frem til mye av det samme i sin masteroppgave: *En Flåm av turister – En studie av stedets betydning for lokalbefolkningen i en turistbygd* (2020). Nicolaisen ønsker å belyse hvordan innbyggere og andre sysselsatt i Flåm, opplever at masseturismen påvirker Flåm som sted og lokalsamfunn. Nicolaisen poengterer at de aller fleste informantene ser verdien av turisme for Flåm, fordi den gir grunnlag for lokal verdiskaping og derav skaper arbeidsplasser. Flere av Nicolaisens informanter påpeker imidlertid at Flåm nærmer seg en tålegrense hva gjelder turismen, mens noen av dem mener at denne tålegrensen allerede er nådd.

En masteroppgave fra Institutt for byggfag, av Robert Ueland og Lennart Falkenberg-Arell, har jeg også hatt stor nytte av: *Hvordan har prosessen med vern og verdensarvstatus for Nærøyfjorden landskapsvernområde påvirket grunneiere og rettighetshavere?* (2019). I studien rettes søkelys mot hvordan grunneiere i Aurland området opplevde informasjon og en erstatningsprosess med kommunen, som følge av at Nærøyfjorden fikk verdensarvstatus i 2005. Flere grunneiere intervjues om problemene de har hatt på sine eiendommer som følge av en økt turisme. Konklusjonen er at grunneierne ikke er fornøyd med erstatning fra kommunen, samtidig som de ser en rekke negative aspekter med en økt turisme.

Cruisetraffikk er i ferd med å utvikle seg som et eget forskningsfelt innen turismestudier. Likevel er det flere kunnskapshull og nyanser som ikke er like grundig analysert. Dette viser ikke minst det enorme engasjementet som kommer frem i norske medier om virkningene av cruisebart i Norge. Jeg har heller ikke lyktes i å finne masteroppgaver som undersøker cruiseturisme i Bergen. Tema er svært dagsaktuelt, og det kommer stadig nye innspill i mediene om forslag til hvordan cruisenæringen kan forbedres. Spesielt i Flåm og Bergen synes det å være et stort behov for kunnskap om cruisebartens påvirkning på lokalsamfunn.

Neste kapittel er metodekapittelet hvor det redegjøres for valgte metoder og materiale. Til sist gis et innblikk i hvilke etiske hensyn som er tatt i forbindelse med innsamling av datamateriale.

KAPITTEL 2

METODE OG ETIKK

Valg av metoder og materiale

Cruisetraffikken har vært med på å forvandle Flåm og Bergen, og stedene bærer på ulike måter preg av dette. Ulike metoder og material kategorier har blitt anvendt i for å få et nyansert syn på cruiseturismens påvirkning på stedene og på innbyggernes oppfatninger og erfaringer med den. Disse består blant annet av dybdeintervjuer. Ifølge Kvale og Binkmann (2009, s. 20) er fordelene med intervju at man får individets subjektive mening, samtidig som menneskers forståelse av en erfaring eller hendelse kommer frem når den gjengis med egne ord (Kvale og Binkmann, 2009, s. 20). Intervjuene søker en dypere mening enn hverdagslige spontane samtaler (Kvale og Binkmann, 2009, s. 22). Intervjuene har derfor gjort det mulig å danne seg et bilde av hva det er med cruisenæringen som gjør innbyggere i Flåm og Bergen så engasjert.

Jeg har også hatt stor nytte av deltakende observasjon, hvor jeg ved flere anledninger kom i snakk med lokalbefolkning i feltet. Ifølge Katrine Fangen (2002, s. 28) betyr deltakende observasjon å samle inn data ved å observere og delta i folks dagligliv. Det er en kompleks balanse mellom å være ute blant folk, delta i deres samhandling, samtidig som man er der for å studere og observere dem (Fangen, 2002, s. 28). Fangen hevder også at dette er den mest engasjerende metoden en kan bruke som forsker, fordi man ved å delta i feltet får en unik kjennskap til det (ibid, s. 9). Dette var også min motivasjon bak deltakende observasjon som metode. Ved å fotografere stedene samtidig som jeg har observert har jeg også kunnet dokumentere midlertidige endringer i landskapet, som følge av en økning i turister på stedene. Disse har blant annet omfattet flere torgtelt, turister og økt trafikk.

Materialet omfatter også informasjon fra turistnæringens internettsider og ulike brosjyrer hentet fra turistinformasjonene i Flåm og Bergen. Empiri fra nyhetsmedier utgjør også en stor del av dette. Daglig postes det artikler, leserinnlegg og kronikker om cruisenæring og cruiseturister i

avisene på internett. Fordi jeg endte opp med færre informanter enn det jeg hadde sett for meg, har jeg også hentet materiale fra avisartiklenes kommentarfelt. Dette erstatter mangelen på informanter, og har gjort at jeg har fått et mer generelt innblikk i folks holdninger og erfaringer med cruisenæringen.

Turistnæringens brosjyrer og nettsider

Turistbrosjyrene som er brukt som materiale er: De Historiske³, FLÅM⁴, Fjord Norway⁵, FJORDS, ⁶Fjord Safari, Visit Bergen og Visit Flåm. De to sistnevnte er underlagt Visit Norway som på oppdrag fra statseide Innovasjon Norge, har ansvar for å promotere Norge som reisemål. Dette er landets offisielle reiselivsportal, og på Visit Norway sin internettside finnes det tusenvis av oppføringer fra reiselivsbedrifter i hele Norge (Visitnorway, 2020). Ifølge Innovasjon Norge er deres oppgave å bidra til bærekraftig vekst og eksport for norsk næringsliv gjennom kapital og kompetanse (Innovasjon Norge, u.å.). Fordi Innovasjon Norge er tilknyttet den norske stat, har det vært interessant å undersøke hvordan Norge promoterer som reisemål gjennom Visit Norway. Det har også vært et mål å undersøke hvordan lokale og uavhengige aktører fremmer Flåm og Bergen som destinasjon. Derfor er en del av dette materialet hentet med utgangspunkt i nettsiden til Visit Norway, som har ført meg videre til andre reiseaktørers internettsider. Sitater i analysen fra disse nettsidene er stort sett gjengitt på norsk. Det er imidlertid verdt å nevne at internettsidene er tilpasset turistene og kan leses på mange ulike språk. På Visit Norway kan turistene velge mellom engelsk, fransk, tysk, italiensk, spansk, nederlandsk, polsk, svensk, dansk eller kinesisk.

Nils Gilje hevder at inntrykket en har av sted, påvirkes og konstrueres av hvordan steder og regioner synliggjøres av litterære og billedlige fortellinger og fremstillinger (Gilje, 2007, s. 11).

³ «De Historiske er en unik medlemsorganisasjon bestående av mange av Norges mest sjarmerende hotell og spisesteder. Der er 65 hoteller, 26 spisesteder og 2 båter som er medlem av gruppen». (Dehistoriske, u.å.).

⁴ Aurland Ressursutvikling er områdets ledende reiseselskap, og FLÅM AS som er lokalisert i Flåm er datterselskapet. Bedriften markedsfører og selger reiseopplevelser i nasjonale og internasjonale markeder. Per 31.12.2019, var det 80 faste ansatte i Flåm AS, i sommermånedene har selskapet i tillegg 100 sesongmedarbeidere (Visitflåm, u.å.).

⁵ «Fjord Norge AS er landsselskapet for de tre Vestlandsfylkene. I tett samspill med destinasjonsselskapene og næringen, leder vi det internasjonale markedsarbeidet for Fjord Norge regionen» (Fjordnorge, u.å.).

⁶ Fjordsafari Norway AS er en familiebedrift i Flåm etablert i 2003. De skriver blant annet: «Vi elsker rett og slett fjordlandsskapet vårt og vil at du skal oppleve kulturen og naturen på samme måte som vi gjør som lokalbefolkningen. Sammen med dedikerte guider og ansatte deler vi fascinasjonen for dette spesielle kulturarvsområdet med deg». (Fjordsafari, u.å.).

Gjennom turistnæringens tekster og fotografier i brosjyrer og internettsider, har jeg fått et innblikk i hvordan Flåm og Bergen gjøres attraktive for turistene. Steder presenteres på ulike måter gjennom ulike aktører. Inntrykket en har av et sted, kan i henhold til Gilje forandres gjennom presentasjonene av dem. Derfor har det også vært viktig med materiale fra nyhetsmedier og lokalbefolkning som viser cruiseturismen fra en annen side.

Avisartikler og kommentarfelt

En av årsakene til at jeg bestemte meg for å undersøke mediemateriale, er i tråd med det som Eriksen og Selberg hevder; at det er den største plattformen vi har for å formidle fortellinger som kan inneholde sterke visuelle, auditive og retoriske virkemidler på ulike måter (Eriksen og Selberg, 2006, s. 157). Datamaterialet inneholder derfor både artiklene og fotografiene som er brukt i fremstillingen av dem. Cruisenæringen involverer mange ulike aktører og stemmer i lokalsamfunnene som dekkes av nyhetsmedier. Nyhetsmediene dekker disse stemmene som både inkluderer lokalbefolkningens holdepunkt, politiske avgjørelser og argumenter, og ikke minst – siste nytt fra cruisenæringen selv. Materialet omfatter både leserinnlegg fra beboere i Flåm og Bergen, avisreportasjer med intervju av innbyggere, debattinnlegg, og nyhetsartikler. Dernest er det som nevnt også samlet inn en rekke kommentarer fra kommentarfeltene tilknyttet disse. Ved å følge cruisedebatten i nyhetene, har jeg fått et innholdsrikt innblikk i hvilke aspekter som er fremtredende og omstridte i debatten.

En del av perioden for innsamling av empiri foregikk under valgkampen for kommunevalget 2019. Dette gjorde at engasjementet rundt tema var uvanlig stort, og avisartiklene og kommentarfeltene var preget av diskusjoner om partienes politiske synspunkt på cruiseturismen. Fra cruisekaien i Flåm ble det for eksempel sendt en politisk debatt på NRK1 i august. Problemstillinger rundt cruiseturisme og klima ble diskutert mellom de ulike politiske partiene og bønder i området (Grov, 2019). I samme tidsrom, fra et cruiseskip på Bontelabo, ble det også sendt en debatt om cruisetematikken i Bergen, hvor både cruisenæring og de ulike politiske partiene var representert (Bratshaug og Magnus, 2019).

Gjennom innsamlingen av avisartiklene ble jeg oppmerksom på at det kan virke som at debatten om cruiseturisme virkelig tok av etter år 2014, som følge av flere år med stor vekst i næringen. For at innholdet i artiklene skulle være dagsaktuelt er de eldste artiklene derfor fra 2014, med noen unntak. Det meste av avismaterialet er fra Bergensavisen Bergens Tidende, dette er fordi

avisen dekker cruisetrafikken på Vestlandet grundig. Cruiseturismen skrives imidlertid om i alle landets aviser og derfor er også avisinnhold fra Dagbladet, NRK, Klassekampen og Dagens Næringsliv også del av empiren.

I prosessen med å innhente relevante avisartikler og kommentarfelt, ble lenker med dato og stikkord kopiert inn i et eget dokument. Slik ble det også anledning til å følge utvikling av debatten over tid. Artikkene omfattet alle cruisenæringen på en eller annen måte, og ble samlet inn og sortert ut fra overordnet tema i disse. For å analysere dette materialet registrerte jeg stikkord som går igjen i artiklene, og merket meg aspekter ved næringen som har utmerket seg i avisene. Materialet har vært interessant å analysere i en diskursiv tilnærming, hvor jeg har sett på hvilke poeng som er tydeligst. Dette kommer jeg tilbake til i kapittel 3.

Deltakende observasjon og fotografering

Cruiseperioden starter i april, toppe seg i høysesongen som er juni, juli og august, og avsluttes i september. Dette fikk jeg også bekreftet av en ansatt i turistinformasjonen i Bergen. Jeg gjennomførte derfor deltakende observasjon i Flåm og Bergen fra vårparten av 2019 til sensommeren 2019. For å undersøke om stedene forandret seg basert på den økende mengden cruiseskip fra vår til sommer, valgte jeg å fotografere stedene hver gang jeg observerte. Ideen til å fotografere under observasjonene fikk jeg da jeg leste *Etnologisk Fältarbete*: «Om det är ett visst geografiskt område som ska undersökast kan det vara givande att fotografera eller filma samma plats vid olika tidpunkter». (Kajiser mfl., 1999, s. 182). Forberedelsene til observasjonene bestod i å undersøke dagens skipsanløp, samt i å velge ut stedene som skulle observeres.

Til Flåm reiste jeg tre ganger for å observere. På den første observasjonen var det kun et cruiseskip og lite turister i Flåm. Under de andre observasjonene var det både større cruiseskip og flere turister. I Flåm holdt jeg meg sentrumsområdet som er forhåndsvis lite og hvor cruiseskipene legger til. Det er her turistene stort sett oppholder seg. På tross av bygdens størrelse mangler det ikke på aktiviteter, suvenir, mat- og drikketilbud til turistene. Jeg hadde heller ikke tenkt at området var så 'turistifisert' og at det var så mange hotell, gjestgiveri som det faktisk er.

I Bergen ble steder som er populære blant turistene valgt ut: Bryggen, Fisketorget, traseen fra Fisketorget og opp til Fløibanen, Vågsallmenningen og toppen av Fløyen. Kameraet fanget inn mengden mennesker på stedene, hva turistene gjorde, samspillet mellom turister og innbyggere, og endringer som følge av dette i bybildet. Hensikten var også å observere og fotografere turistenes vandringsruter i byen. Fordelingen av turister og turistbusser i Bergen sentrum har vært oppe til diskusjon i medier en rekke ganger. Overbelastning av turister på populære og historiske steder som Bryggen og Øvregaten, fører til at både turister og bergensere trives mindre på disse plassene i høysesongen. Under observasjonene var jeg derfor interessert i å se hvordan stedenes bruksområder endrer seg ettersom cruiseturistsesongen øker.

For at inntrykkene fra observasjonene skulle sitte 'friskt i minnet', forsøkte jeg å legge observasjonene i Flåm og Bergen nært oppunder hverandre. Slik ville også vilkårene for sammenligningsgrunnlaget mellom dem, bli så likt som mulig. Observasjonene i Flåm og Bergen skilte seg selvsagt fra hverandre på grunn av stedenes ulikheter. En utfordring ved å observere i Flåm var at lang reisevei krevde planlegging, økonomiske utgifter og tid. Jeg opplevde det derfor som uheldig at jeg ikke fikk anledning til å observere i Flåm de dagene hvor det på det meste var tre cruiseskip inne. I Bergen var ikke det samme tilfellet, da jeg bor i byen.

Siden en stor del av oppgaven er knyttet til cruisetrafikken har det ikke alltid vært nødvendig med dybdeintervju. Fordi jeg ikke var kjent i Flåm trengte jeg hjelp til lokalisering. Dette ble en inngangsport til naturlige samtaler som ble en viktig del av materialet. I Bergen ble jeg mer en passiv tilskuer til folkemengdene som synes å bevege seg raskt fra det ene stedet til det andre. På grunn av at de fleste som oppholdt seg på de nevnte stedene i Bergen synes å være turister, endte det med at jeg ikke kom i snakk med like mange lokale bergensere. Det ble likevel rikelig materiale av å observere og fotografere. Fotografiene var nyttig fordi de senere gjorde at glemte observasjoner kom tilbake til meg når jeg studerte bildematerialet.

Rekruttering av informanter

Oppstarten av en intervjuprosess er alltid utfordrende fordi det handler om å få kontakt med potensielle informanter. I Flåm baserte jeg noe av utvalget av informanter på samtaler og anbefaling fra lokalbefolkning jeg var blitt kjent med under tidligere observasjoner. For videre rekruttering av informanter bestemte jeg meg for den tradisjonelle etterlysningsmetoden som

var vanlig da jeg selv vokste opp. Metoden som jeg hadde tenkt kunne appellere til den eldre garde, bestod i å henge opp etterlysning av informanter på offentlige steder. I dette tilfellet på nærbutikken Coop Ekstra i Flåm. Jeg ønsket primært å komme i kontakt med eldre mennesker ut fra tanken om at disse hadde opplevd utviklingen av cruisenæringen i Flåm.

Butikksjefen på Coop var mer enn hjelpsom, og ga meg tillatelse til å henge opp oppslagene. Han kunne imidlertid fortelle at kundegruppen består av bobilturister og andre dagsreisende, fordi cruiseturistene har alt de trenger på skipene. Lokalbefolkningen i Flåm reiser gjerne til Aurland for å handle. Jeg valgte likevel å henge opp oppslagene både utenfor og inne på butikken i håp om at noen lokale innbyggere ville se det. Det viste seg imidlertid fort at dette var en dårlig idé, fordi det ikke førte til kontakt med én eneste informant. Med bakgrunn i den manglende responsen, la jeg i tillegg ut en etterlysning av informanter på Facebook. Etterlysningen førte frem, og innlegget ble delt av venner og bekjente over tretti ganger. Det var totalt syv potensielle informanter som tok kontakt. Av disse var en kvinne og tre menn fra Flåm og omegn, og to kvinner fra Bergen. Jeg fikk også noen tips om mulige informanter både i Flåm og Bergen, som jeg kontaktet, men hvor svarene uteble.

Informantutvalget og forberedelser til intervju

I Flåm var den opprinnelige planen å intervju alle de fire som tok kontakt gjennom Facebook. Disse intervjuene hadde jeg tenkt å gjennomføre på to dager, som innebar planer om overnatting på en hytte i område. På daværende tidspunkt hadde jeg tre avtaler, samt en løs avtale som jeg satset på skulle gå i orden. To av disse intervjuene utgikk imidlertid, og jeg endte opp med å intervju to av fire informanter i Flåm. Årsaken til at to av intervjuene ble kansellert var at det ene intervjuet skulle foregå i Myrdal, hjemme hos den aktuelle informant. Myrdal kan en kun nå med Flåmsbanen, og dessverre så viste det seg at Flåmsbanen var fullbooket hele den aktuelle helgen. Det andre intervjuet ble kansellert fordi informantene sluttet og svare meg på mail. Av den grunn ble det både billigere og mer praktisk å ta en dagstur for å intervju de to gjenværende informantene. Fordi jeg ønsket å intervju likt antall informanter i Flåm og Bergen endte jeg opp med å intervju fire informanter totalt; de to damene som tok kontakt fra Bergen og to menn fra Flåm, hvor en av disse var assisterende havnesjef i Aurland havn, John Olav Stedje. De første tre informantene har jeg valgt å gi fiktive navn; Marie, Hanne og Lars.

Forskningsprosjektet ble først og fremst sendt inn til godkjenning hos Norsk senter for forskningsdata (NSD), hvor det ble godkjent. Dette er obligatorisk for studier som omfatter datainnsamling av mennesker. Forberedelsene til intervjuene bestod også i å utarbeide et informasjonsskriv med tilhørende samtykkeskjema, og en temaguide til intervjuene med utvalgte spørsmål. Spørsmålene var relativt like, men ble noe tilpasset til hver enkelt informant. Spørsmålene til assisterende havnesjef var for eksempel utformet med tanke på hans rolle som profesjonell aktør. Hensikten med intervjuene var å undersøke informantenes livsverden for så å kunne fortolke betydningen. Dette kalles semistrukturerte intervju, og baserer seg på en tilnærming hvor en varsomt stiller spørsmål og lytter til det informanten har å si (Kvale og Binkmann, 2009, s. 22).

Intervjuene i Flåm

I Flåm måtte jeg som tidligere nevnt, ta praktiske hensyn som gjorde seg gjeldene når jeg skulle intervjuer i der. Dette innebar økonomiske utgifter til reise og samkjøring av to intervjuer på samme dag. Utfordringene bestod av usikkerhet rundt hvor lang tid hvert intervju ville ta, samt tid brukt på reisevei fra den ene informanten til den andre i området. Ved bruk av Google Maps og en god pause mellom intervjuene løste dette seg imidlertid greit.

Det første intervjuet i Flåm var med assisterende havnesjef John Olav Stedje. Stedje ble som nevnt intervjuet som offentlig person, og har samtykket til at informasjon fra intervjuet kunne offentliggjøres. Stedje undras derfor fra aidentifisering i masteroppgaven. På bakgrunn av sin rolle, har Stedje naturlig nok sitt spesielle syn på cruisenæringen. Hans synspunkt ble et bidrag til å forstå hvorfor yrke og engasjement kan gjøre at innbyggere i Flåm har ulike syn på cruise. Stedjes innsikt i cruiseskipenes drift og teknologi, viste seg også å være nyttig for min forståelse av næringen. Intervjuet foregikk på Stedjes kontor ved cruisekaien lørdags formiddag fordi dette var et tidspunkt med lite trafikk. Det oppstod likevel en forstyrrelse da en kollega kom inn for å hilse på, og plutselig var jeg i samtale om cruisekaien med begge to. Fordi Stedje forklarte mange ting, både av teknisk og praktisk karakter, som var totalt ukjent for meg, krevde denne samtalen fokus. Jeg var derfor litt utkjørt etter denne samtalen.

Dette gjorde at jeg i det andre intervjuet med «Lars», som ble gjennomført samme dag, hadde litt vanskeligere for å stille relevante oppfølgings spørsmål. I de andre intervjuene, hvor jeg var

mer opplagt hadde ikke dette vært et problem. Lars er i trettiårene og bor i Aurland. Han har tidligere vært med på å utforme forslag til besøksplan for Nærøyfjorden. En annen sak som gjorde dette intervjuet utfordrende, var at det foregikk på en restaurant. Underveis i intervjuet kom det flere gjester som medførte økt støynivå som følge av spising, høylytte samtaler og musikk.

Intervjuene i Bergen

I Bergen var det få praktiske utfordringer med gjennomføring av intervjuene fordi de foregikk hjemme hos informantene som begge bor i sentrum. Mitt aller første intervju var med «Marie» som er i slutten av tjueårene. Marie har vokst opp i sentrum av Bergen og hun er derfor godt kjent med cruiseproblematikken. Dette viste seg også i Maries engasjement og klare meninger om tema. Det kom raskt frem at vi hadde mye til felles, og samtalen dreide seg fort inn på andre ting. Dette gjorde at samtalen fløt naturlig, og at den avtalte tiden på en time ble til to.

Tre uker senere intervjuet jeg «Hanne» som er i slutten av trettiårene. Hun har også tilbrakt barndommen sin i sentrum, og har i voksen alder flyttet tilbake til barndomshjemmet, hvor hun bor sammen med mann og barn. Hanne er også godt kjent med cruiseutviklingen, og viste stort engasjement. Samtalen fløt derfor lett, og i likhet med det første intervjuet trakk tiden ut også her, da en time ble til nesten tre.

Erfaring fra lydopptak, transkripsjonene og koding

For en uten særlig erfaring med båndopptak av samtaler, var kvaliteten på samtaler et bekymringsmoment. De partiene hvor lyden var dårlig var blant annet da kollegaen til assisterende havnesjef kom innom kontoret. Et annet tidspunkt var når Hanne skulle vise meg utsikten ut i gaten fra stuevindue, og jeg glemte båndopptakeren på sofabordet. Bakgrunnsstøyen på restauranten i Flåm gjorde transkripsjonen av dette intervjuet litt mer tidkrevende enn de andre. Bortsett fra dette var lyd kvaliteten jevnt over god, og dette var en fordel i transkriperingen av dem.

Etter å ha transkribert alle intervjuene på dialekt, kom jeg frem til at det ville være for identifiserende å skrive sitatene på dialekt i analysen. Selv om individer har samme dialekt har alle mennesker ulik måte å snakke på, og de ferdige transkripsjonene bar preg av dette. Dermed

endte jeg opp med å skrive sitatene på bokmål i analysen. Den største utfordringen med transkripsjonene var intervjuenes lengde. De måtte transkriberes over flere dager, og en del av datamaterialet inneholdt informasjon som ikke var relevant for masteroppgaven. Jeg valgte likevel å transkribere alt utenom sensitiv informasjon om informantene, deres familie eller bekjente.

Da jeg bestemte meg for å bruke diskursanalyse i fortolkningen av materialet var jeg usikker på om dette var dekkende for intervju. Transkripsjonen av intervju er imidlertid en fortolkning og en utvelgelse av det talte språk, og kan derfor inngå som tekst (Fairclough, 1992, referert i Winther Jørgensen og Philips, 1999, s. 92). Utvelgelsen av deler av intervjuene til analysen kan derfor sees som tekst som måtte fortolkes, i likhet med tekstene fra det andre materialet. Kodingen av transkripsjonene foregikk derfor ved at jeg var på utkikk etter enkelte tema, begreper, ord og setningsmønstre som gjentok seg i intervjuene, og som informantene var særlig opptatt av.

Etiske utfordringer

Fordi masteroppgaven handler om identifiserte steder, var det god grunn til å reflektere over hvordan informantene skulle fremstilles i den. I Flåm er dilemmaet av særlig betydning fordi informantene er fra et lite lokalsamfunn. Ifølge Trine Austigard er dette samfunn som fungerer som godt integrerte sosiale systemer, hvor «alle kan alt om alle» (Austigard, 2014, s. 20). NESH seksjon B (pkt. 9, 2016), anbefaler som hovedregel anonymisering av informanter. Anonymisering fjerner muligheten for å identifisere enkeltpersoner i et datasett (Datatilsynet, u.å.). Anonymisering var uaktuelt da formålet med masteroppgaven er at informantene er fra Flåm og Bergen. I tråd med det som er mest vanlig i kulturvitenskapelige arbeider er informantene derfor aidentifisert i oppgaven. Det finnes to måter å aidentifisere på; radikal aidentifisering minner om anonymisering, der en i det publiserte arbeidet kan velge å inkludere utsagn fra tre informanter i en informants sitat. Moderat aidentifisering er den andre formen og er benyttet i denne oppgaven. I den erstattes gjerne yrke, person-og stedsnavn.

Ifølge Datatilsynet er direkte identifiserbar informasjon blant annet opplysninger om personnavn og fødselsnummer. En persons identitet kan også komme til kjenne gjennom indirekte informasjon om personen (Lovdata, u.å. artikkel. 4). Informasjon om en persons yrke og bosted kan altså regnes som indirekte identifiserbare opplysninger, og kan peke tilbake på

informantene. Informasjonen om Lars bosted og tidligere yrkesoppdrag innebærer derfor en risiko for gjenkjenning av befolkningen i Flåm. Dette er dog relevant for hans synspunkt og kunnskap om området, og derfor har jeg vagt å ta med denne informasjonen. Samtalene med lokale innbyggere i feltet førte også til et dilemma om hvordan jeg skulle fremstille disse i masteroppgaven. I disse tilfellene valgte jeg i samsvar med NESH sin anbefaling å benytte meg av anonymisering.

I intervjusituasjonene i Bergen opplevde jeg noen ganger at informantene delte opplysninger om familieforhold, sivilstand, politiske overbevisninger og fagforeningsmedlemskap. NESH advarer i den forbindelse mot at «Forskningen kan få virkninger for privatliv og nære relasjoner for personer som selv ikke inngår i forskningen, men som trekkes inn som nærstående til informantene» (NESH, 2016, s. 19, seksjon B, pkt. 13). Disse opplysningene har jeg valgt å unnlate i oppgaven, dette fordi slike opplysninger kan gå utover tredjepart og også gjøre informantene identifiserbare.

Da jeg bestemte meg for å fotografere under observasjonene, hadde jeg også noen etiske betenkeligheter med dette. De nasjonale forskningsetiske komiteer (NESH) anbefaler å informere forskningsdeltakere om at de blir forsket på (NESH, 2016, seksjon B, pkt. 7). Av åpenbare årsaker ville det være umulig å innhente tillatelse fra alle menneskene som ville oppholde seg på de aktuelle observasjonsstedene til enhver tid. NESH påpeker imidlertid også at: «Et unntak fra hovedregelen er når forskningen blir gjennomført med observasjon på åpne arenaer, på gater og torg...» (NESH, 2016, seksjon B, pkt. 8). Derfor vil jeg på bakgrunn av NESH sine anbefalinger om fotografering på offentlige og åpne arenaer, begrunne at dette var etisk forsvarlig. Det ble også tatt andre hensyn, disse innebar unngåelse av å nær fotografier og sikker oppbevaring av bildematerialet.

Når det gjelder materiale hentet fra internett, er det ifølge NESH (2018) noen særegne aspekter man må ta høyde for: Informasjonen blir lagret, den er søkbar, den kan kopieres og det kan være uklart hvem som leser den. Data fra kommentarfelt kan finnes igjen på nettet i ulike søkemonitorer. NESH anbefaler at man ved bruk av slikt materiale bruker et begrep om «..forventet offentlighet. Begrepet avgrenses mot forskning som ikke bryter med informantens forståelse eller forventning om at informasjonen og kommunikasjonen er offentlig» (NESH, 2018, s. 10). NESH anbefaler i tillegg at de samme retningslinjene for unntak om innhenting av samtykke for forskning i åpne arenaer, også gjelder for forskning tilknyttet internett.

Avismaterialet og innholdet fra kommentarfeltene er hentet fra det som kan defineres som åpne arenaer fordi det er tilgjengelig for allmennheten. Kronikkforfatterne og kommentatorene poster bevisst under fult navn på disse arenaene. Det samme gjelder for personer som har stilt opp i avisintervju. Ifølge datatilsynet kan utvalgt internettmateriale heller ikke regnes som sensitive opplysninger (Datatilsynet, u.å., artikkel 9, pkt. 1). Derfor er dette også ansett som etisk forsvarlig å bruke som forskningsmateriale.

Informantene og innbyggere som har uttalt seg i intervjuene, i avisene og i kommentarfelt, gjør det fordi de er opptatt av eller direkte berørt av næringen. Mennesker som er direkte påvirket av cruiseturisme vil kunne være mer tilbøyelige til å påpeke negative aspekter om den. Disse er kanskje mer opptatt av tema enn gjennomsnittsinbyggeren, men det betyr ikke at det de uttrykker ikke er representativt for øvrig befolkning. Mange av cruiseturismens konsekvenser er påfallende og har store innvirkninger for innbyggerne, stedene og natur- og kulturarven både i Flåm og i Bergen. Empirien viser også cruiseturister ofte blandes med overnattingsturister, eller andre turister som backpackere. Dette gjør at materialet ikke alltid bare speiler meninger om cruiseturisme spesifikt, men om turister generelt. Det er for øvrig helt umulig å skille alle typer turister fra hverandre på et sted. Cruiseturister er en del av masseturisme og følelser tilknyttet denne er interessant og relevant.

Sammensetningen av ulike typer materiale og en diskursiv tilnærming til det, gjør at jeg har fått et innholdsrikt innblikk i cruiseturismen i Flåm og Bergen. I neste kapittel gis en innføring i utvalgt teoretisk perspektiv, som har blitt brukt som tilnærming til analysen av innsamlet empiri.

KAPITTEL 3

TEORETISK PERSPEKTIV

Oppgaven bygger på ulike materialkategorier og tema knyttet til hverandre. Som overordnet teori, har jeg valgt å anvende kritisk diskursanalyse. Diskurs rettes inn mot hvordan kulturelle og sosiale fenomen manifesteres og konstrueres gjennom språket. Begge deler vi også kunne belyses ved å relateres til diskurser. Når det gjelder cruiseturisme vil dette være et fenomen underlagt en overordnet turismediskurs relatert til kulturarv- og miljødiskurser. Dette er valgt

som inngang til å forstå hvordan prosessuelle mønstre og problemområder knyttet til cruisetrafikken skapes og kommer til uttrykk. Ulike diskurser kan betraktes i sammenheng med hverandre og på den måten bidra til å gi hverandre både mening og motstand.

Dette er bakgrunnen for å hente inn teoretiske perspektiv som kan kaste lys over problemområder som er innebygget i kulturarvsbegrepet. Dette er viktig fordi cruiseskipenes reisemål og anløpssteder relatert til fenomenet med kulturarvsstatus, kan være bestemmende for reiseruter. Disse må igjen sees i lys av konsekvenser for måter å forholde seg til de på, og til verdier på nasjonalt og lokalt nivå. Ved å bruke empiri fra både reiselivsbransjen, fortidsminneforvaltere, miljøaktivister og lokalbefolkning vil det være mulig å identifisere ulike diskurser som samvirker og konkurrerer med hverandre. Det kan dreie seg om argumenter og fortellinger som blir vernet, endret eller skapt på nytt. Diskurser kan knyttes til hvordan kulturarv, sted og miljø blir synlig gjennom noe, det får sin eksistens gjennom språket vårt.

Derfor vil jeg først se nærmere på diskursanalytiske perspektiv, dernest på det problemfeltet kulturarvsbegrepet innebærer. Dette er viktig for å forstå hvordan cruiseturismen i Flåm og Bergen blir presentert for turister og omvendt hvordan turismen setter sitt preg på disse stedene. Her er særdeles møtet mellom de ulike parter interessant å studere nøyere.

Diskursanalyse

Oppgavens overordnede perspektiver hviler på diskursteoretiske innfallsvinkler. Et viktig utgangspunkt er Marianne Winther Jørgensens og Louise Phillips bok *Diskursanalyse som teori og metode* (1999). Ifølge dem består diskurser av ulike virkelighetsoppfatninger. Diskursanalyse er derfor et verktøy som kan brukes for å finne frem til hvordan disse uttrykkes gjennom både språkbruk og visuelle uttrykk. Dette er fordi språket strukturerer ulike mønstre som vi følger når vi agerer innenfor forskjellige områder. Slik er det mulig å finne frem til gjentakende spor som finnes i utsagn og påstander i materialet. Diskursanalyse som teoretisk innfallsvinkel er derfor nært knyttet til metode (Winther Jørgensen og Philips, 1999, s. 12). Winther Jørgensen og Philips tar utgangspunkt i et sosialkonstruktivistisk perspektiv og er opptatt av hvordan vi bevisst og ubevisst, bruker diskursene for å skape og endre virkeligheten gjennom språket og våre sosiale samhandlinger. Ulike diskurser kan fremstille ulike virkelighetsdomener på forskjellige måter. Derfor vil ulike diskurser være i konstant kamp med hverandre for å oppnå hegemoni. Dette betyr at diskursene brukes for å fremstille en bestemt

virkelighetsoppfatning som den rådende og for dermed å utelukke andre rivaler (ibid., s. 15). En diskursanalyse retter seg derfor mot å finne disse mønstrene og å oppspore tekstlige og sosiokulturelle praksiser som kan forklare disse mønstrene.

Kritisk diskursanalyse

Marianne Winther Jørgensen og Louise Philips (1999) presenterer tre sentrale innganger til diskursanalyse: Ernesto Laclau og Chantal Mouffes diskursteori, Norman Faircloughs kritiske diskursanalyse, og også et diskurspsykologisk felt som blant annet er representert av Jonathan Potter og Margaret Wetherell. I denne analysen har jeg brukt Norman Faircloughs (1995) kritiske diskursteori som et bakteppe for analysen av det ulike materialet.

Fairclough regnes som en av grunnleggerne av *kritisk diskursanalyse*, som fokuserer på å avdekke hvordan diskursive praksiser har ideologiske virkninger. I motsetning til Laclau og Mouffe (Winther Jørgensen og Philips, 1999, s.15), som forstår alle praksiser til å være diskursive, skiller Fairclough til en viss grad mellom diskursiv og ikke-diskursiv/sosial praksis (ibid., s. 15-16). I den kritiske diskursanalyse er diskurs en viktig form for sosial praksis som både *konstituerer* den sosiale verden og *konstitueres* av andre sosiale praksiser. Det diskursive står derfor alltid i et dialektisk forhold til andre sosiale dimensjoner. Derfor bidrar ikke diskurs bare til å forme og omforme sosiale strukturer og prosesser, men avspeiler dem også (Winther Jørgensen og Philips, 1999, s. 75). Kritisk diskursanalyse kan derfor brukes både til å avsløre de diskursive praksisene som bidrar til å konstituere vår verdensforståelse og sosiale relasjoner. I tillegg kan en avsløre hvilken rolle de diskursive konstruksjonene, som fremmer visse gruppers interesse, spiller. En avsløring av hvordan diskursen bidrar til å skape og opprettholde sosiale posisjoner, blir derfor det kritiske elementet (Winther Jørgensen og Philips, 1999, s. 72-74).

Fairclough bruker to ulike nivå for å avdekke diskursene i den kritiske diskursanalyse. Det første nivået består av en 'kommunikativ begivenhet' som er et tilfelle av konkret språkbruk, bilder eller tekst. Den andre nivået består av å analysere 'diskursordenen'. Denne kan defineres som summen av de diskurser eller sjangre som eksisterer innenfor en sosial institusjon eller kategori. I en tekst eller dialog er disse to aspektene til stede til enhver tid og skal innlemmes synkront i en diskursanalyse. (Winther Jørgensen og Phillips, 1999, s. 80-83).

Den kommunikative begivenhet

I den kommunikative begivenhet er det tre aspekter en må kartlegge for analyse; først ut er de språklige trekkene i teksten/bildet. Det andre aspektet er den diskursive praksisen. Dette innebærer å indentifisere hvilke handlinger i tekst eller tale som tilhører en gitt diskurs. I den diskursive praksisen finner også møtet mellom avsender, tekst/tale og mottaker sted. Slik oppstår meninger som produseres, konsumeres og artikuleres. De diskursive praksisene har alltid sitt opphav i visse perspektiv, fordi en diskurs representerer et spesifikt aspekt ved tilværelsen og er representert fra et spesifikt ståsted. Dette er del av den ikke-diskursive/sosiale praksisen, som er det siste aspektet i en kommunikativ begivenhet (Winther Jørgensen & Philips, 1999, s. 80).

Diskursorden

Ifølge Winther Jørgensen og Philips (1999, s. 146-147) vil det være hensiktsmessig å holde seg til en enkelt diskursorden som en avgrensning i en studie. I denne analysen er den overordnede diskursordenen turisme og cruiseturisme som inngår i denne. Cruiseturisme er også fremtredende i turismediskursordenen fordi den er så heftig debattert. Ifølge Fairclough består det diskursive feltet av flere diskursordener (Winther Jørgensen og Philips, 1999 s. 83). For å undersøke hvorvidt en diskurs oppnår hegemoni i forhold til andre diskurser, må en derfor se på hvilke diskurser de øvrige diskursene trekker på og konkurrerer med. Dette oppnås ved å at en gjør seg kjent med det forskningsfeltet en selv undersøker, altså ved å kartlegge diskursordene (ibid., s. 145). Derfor er det viktig å ta hensyn til at det kan finnes flere diskursordener og forholdet mellom disse. Kulturarv og miljø/klima er som nevnt innledningsvis to viktige tema som knyttes til turisme og i særdeleshet til cruiseturisme. Disse kan sees som egne diskursordener, men de er også to viktige diskurser som trekker på det overordnede turismeperspektivet. Årsaken til at jeg har valgt diskursanalyse er både for å se hvordan stedene blir presentert for turister, og motsatt – hvordan konfliktene i Flåm og Bergen er direkte følger av at de er blitt så populære cruiseturistdestinasjoner.

Ifølge Winther Jørgensen og Philips har sosial praksis – som i dette tilfellet er turismefeltet, både diskursive og ikke-diskursive elementer. Derfor er diskursanalyse ikke tilstrekkelig for analyse av felt med både økonomiske og institusjonelle betingelser. Det er derfor nødvendig å ta i bruk andre samfunns- eller kulturteoretiske perspektiver i analysen (Winther Jørgensen og Philips, 1999, s. 82). Kulturarv er sentralt i turistnæringens beskrivelse av stedene og gir rom

for verdiskaping, samtidig som den kan utløse destruktive krefter som er følgene av masseturisme på kulturarvstedene. Derfor er ulik kulturarvsteori som kan vise til begrepets fleksibilitet brukt i tillegg til diskursanalyse. Ved å ta i bruk kulturteoretiske perspektiver kan en rette blikket mot andre samfunnsmessige eller kulturelle kontekster, som kan belyse en teksts eller et fenomens utforming. Slik synliggjøres også de sosiale/ikke-diskursive praksisene.

Ved å sette turisme/cruiseturisme som ramme for denne undersøkelsen har jeg i samsvar med det Winther Jørgensen og Philips anbefaler fått innskrenket en gruppe av diskurser for analyse; kulturarv og miljø/klima. På den måten har det også vært mulig identifisere forskjellige konkurrerende diskurser innenfor samme område, og samtidig undersøke hvor den ene eller den andre diskurs er fremtredende. Slik er det også mulig å finne ut i hvilke diskursordener det er kamp mellom diskurser, og også hvilke selvfølgeligheter alle de gjeldende diskursene deler (ibid. s, 148). En måte å avgrense en diskurs på er ved å se på hvor elementer blir artikulert på en sånn måte at det ikke lenger er forenlig med en diskurs unikhet (Winther Jørgensen og Philips, 1990, s. 82-83.)

Ved å ta i bruk den 'kommunikative begivenhet' og ved å identifisere diskursordene har man sammenlagt utgangspunktet for en kritisk diskursanalyse (Fairclough, 1995, s. 56).

Kulturarv – et populært og problematisk begrep

Kulturarv kan i utgangspunktet virke enkelt og selvfølgelig. Det kan være håndfaste materielle fenomen som stavkirker, ruiner, til og med hele middelalderbyer. Samtidig kan begrepet også omfatte det immaterielle som for eksempel folkediktning, folkemusikk eller fortellinger. I dag vil de fleste forskere på samme måte som folklorist Anne Eriksen, hevde at begrepet bygger på en samtidsvurdering av gjenstander og tradisjoner (Eriksen, 2009, s. 480). Kulturarv ligger altså ikke i tingene selv, men i vårt forhold til dem. Kulturarvsbegrepet og fenomenet det relateres til, dukker opp i mange sammenhenger og diskuteres både på stortinget, i media og i ulike institusjoner. Riksantikvaren for eksempel, engasjerer seg i kulturarvsprosjekter, samtidig som og det også utarbeides rapporter som skal gi prognoser for klimaendringers innflytelse nordisk på kulturarv. «Kulturarven griper om seg» hevder Eriksen (2009, s. 474). Hun påpeker at folk sjeldent er imot kulturarven, tvert om, den har fått stor betydning i dagens samfunn og tas ofte for gitt som en udiskutabel truet verdi (ibid.). Diskusjonene knyttet til begrepet handler som

regel om hvordan og hva som skal bevares, og hvordan de ulike objektene skal formidles (Eriksen, 2009, s. 474-475).

Begrepet er knyttet til ulike fenomen som ifølge Eriksen er blitt en viktig del av samfunnets kollektive hukommelse og som samtidig fungerer som et felles verdigrunnlag. Kulturarv kan også være knyttet til det private og intime, og på den måten trekkes den inn i individuelle identitetskonstruksjoner. Fordi det er blitt noe vi alle har og omgås er det vanskelig å unngå kulturarven (Eriksen, 2009, s. 475). Kulturarv er i så måte både et nasjonalt, et internasjonalt og et personlig anliggende. Eriksen problematiserer kulturarv og hva det omfatter og setter spørsmålsteget ved hva dette egentlig er. Med en noe ironisk tone påpeker hun at nesten hva som helst kan utnevnes til kulturarv, så lenge det er gammelt og hyggelig, og så lenge noen er villig til å arve det (ibid., s. 478). Slik indikerer Anne Eriksen at hva begrepet kulturarv omfatter er høyst usikkert. Referansene går til vår egen samtid og våre relasjoner til det vi vurderer som verdig en kulturarv. Dette er et resonnement som deles av andre forskere. Etnologen Barbro Klein føyer seg inn i rekken av de som mener at begrepet er bygget på seleksjon og konstruksjon:

I use it about phenomena that are actively and consciously selected in a given now, phenomena that are regarded as so important that they must be preserved and protected in order to be exhibited and used as pedagogical examples to contemporaries and future generations. (Klein, 2008, s. 151).

Klein definerer altså kulturarv som noe som ansees som så viktig at det *velges* ut i nåtiden, for at det skal bevares og beskyttes for fremtidige generasjoner. I likhet med Eriksen påpeker Klein at begrepet forutsetter at noen skal arve. Tilsvarende påpeker Hans-Jakob Ågotnes at måten vi setter inn begrepet i ulike betydninger er relatert til vår samtidsforståelse.

‘Kulturarven’ representerer kulturelle verdier som er rådende i samfunn og grupper. Det er ikke dei objekt vi identifiserer som kulturarv som skaper desse verdiane, det er vi som har tilskrive dei våre verdier. I eit slikt perspektiv er kulturarv eit eksempel på ein kulturell prosess, dvs. ein samanheng der kulturell mening blir skapt. Slike prosessar produserer verdihierarki, og dei har ein tendens til å ‘merka’ individ og grupper som krev eller blir tilskrive tilknytning til bestemte kulturarvsamanhengar. (Ågotnes, 2008, s. 9).

Ågotnes peker her på at utvelgelsen er en del av en sosial konvensjon, fordi kulturarv er det samfunnet velger ut som er verdt å ta vare på (Ågotnes, 2014, s. 156). Tilsvarende hevder også Jonas Anshelm at kulturarv må vurderes som en konstruksjon basert på utvelgelsen av objekter.

Kulturarv må sees som en konstruktiv og normativ prosess som inngår i samfunnets kulturproduksjon; når vi velger ut noe og gir det verdi som arv, velger vi samtidig bort noe annet. Utvelgelsen gjør at samfunnets kulturarv er noe vi stadig produserer (Anshelm, 1993, s. 13). En kan selvsagt spørre hvorfor kulturarv er så viktig. Anthony Giddens (1997) hevder at en innenfor postmoderniteten tenker man seg at historien er død, og at et vesentlig trekk ved perioden blir å bruke historien til å skape ny historie. Utviklingen av dagens store interesse for kulturarv kan derfor sees som en slags reproduksjon av fortidig historie, men fortolket i et moderne perspektiv.

Kulturarv som diskurs

Fordi kulturarv ikke er noe fast eller noe gitt, er det et begrep som kan anvendes på ulike måter, ikke minst innenfor den moderne og ekspanderende turistnæringen, hvor mye sentrerer om fortid og det unike. Barbra Kirshenblatt-Gimblett hevder i *Destination culture* (1998) at kulturarv og turisme trives godt sammen. Gjennom arv regisseres steder som igjen gir turister eksklusive dykk i en fortid mens reiselivsbransjen og lokalt næringsliv høster økonomiske gevinster. Både Flåm og Bergen er eksempler på dette.

Laurajane Smiths studier regnes blant klassikerne innenfor kulturarvs- og turismefeltet. Også hennes forskning er knyttet til diskursive prosesser og hvordan kulturarv både konstrueres og konsumeres. Når hun i boken *Uses of heritage* (2006) hevder at all kulturarv er immateriell, er det fordi kulturarv ikke er i tingen, men i 'tanke og i tale' om tingen. Derfor eksisterer ikke noe sånt som 'kulturarv' (Smith, 2006, s. 3). Ifølge Smith er dette både en konstruksjon og en kulturell og sosial prosess knyttet til utviklingen av nasjonalisme og modernitet. Disse forståelsene derfor spores tilbake til atten- og nittenhundretallets interesse for en fortidsmening (Smith, 2012, s. 213).

It is these cultural experiences, and material and symbolic claims to understand the inherent value of the material past, that helped inform the development of the authorized heritage discourse. This discourse continues to frame both Western national and international policies about the protection and interpretation of heritage sites. (Smith, 2012, s. 212).

Ved å sette kulturarv inn i en diskursiv ramme kan kulturarv vurderes som noe mer *abstrakt*. Gjennom tanken og talen om den, foregår det en prosess basert på seleksjon og konstruksjon. Dette samsvarer mer eller mindre med hvordan de øvrige forskerne forstår kulturarv.

Ifølge Smith er dette én vestlig diskurs som dominerer vår måte å forså og forholde oss til kulturarv. Det er denne hun kaller «The authorized heritage discourse» (AHD), og det er denne som råder over og regulerer profesjonelle kulturarvspraksiser. Smith hevder at AHD definerer kulturarv som estetisk tilfredsstillende materielle objekter, steder, og landskap som ikke lar seg fornye. Deres skjørhet krever at nåværende generasjoner må ta vare på, beskytte og ære disse tingene slik at de kan arves av fremtiden. Dette kan bare gjøres under forutsetning av spesielle former for profesjonell ekspertise. Fortellinger, kulturelle og sosiale opplevelser knyttet til kulturarv fremstår derfor som «naturlige». Dette gjelder ikke minst ideer om nasjon og nasjonsfølelse.

Kulturarv handler derfor om det å skape samhold gjennom kollektive og individuelle erindringer. Premisset for AHD ligger ifølge Smith i narrativer om nasjoner, etnisitet og klasse (Smith, 2006, s. 8). I *The cultural moment of tourism* (2012) utdyper Smith denne dynamikken; kulturarvsturisme skaper affektive kulturelle øyeblikk som kan påvirke turistenes kulturelle og politiske oppfatninger, disse får konsekvenser for hvordan steder oppfattes. Et eksempel er at nasjonale og politiske elementer er innlemmet i guidede turer på kulturarvssteder og slik påvirker de besøkende. Kulturarvsturisme bør derfor forstås som en dynamisk og komplisert prosess for kulturproduksjon (Smith, 2012, s. 230).

AHD sørger ikke bare for at utvalgte former for profesjonelle disipliner beholder deres mandat til å bestemme og beskytte kulturarvssteder. Den sørger også for at spesielle sosiale og kulturelle forståelser om dens verdi og verdien til kulturarv opprettholdes. Legitimeringen av gjenstander og steder institusjonaliseres på denne måten i statlige organisasjoner. Kulturarvsobjektene- og stedene blir kulturelle redskaper i denne prosessen. AHD er slik koblet til ulike felt og fenomen og omfavner en rekke ulike diskurser. Disse kan både kjempe mot hverandre og kan også krysse hverandre (Smith, 2006, s. 4-5).

I fortsettelsen vil det være interessant å anvende Laurajane Smiths syn på kulturarvsdiskurs, samt de øvrige forskere som langt på vei deler hennes syn på kulturarv som seleksjon og konstruksjon.

Konstruerte kulturarvssteder

Forbindelsen mellom sted og turister er viktige både for Laurajane Smith og for Barbra Krishenblatt-Gimblet. Smith hevder at kulturarvs- og museumsledelser arbeider med å konvertere steder til destinasjoner, og at de på denne måten skaper nye former for kulturproduksjon (Smith, 2006, s. 213). Ifølge sosialantropolog Trond Thuen har steder på bakgrunn av sin egen historie og beliggenhet sin egen identitet. Ved å bruke denne identiteten kan steder være gjenstand for organisert og målrettet felles innsats for at det skal markeres i forhold til omverdenen og gjøres attraktivt. Slik sett kan en snakke om å gi stedet identitet, som en parallell til at stedet gir sine innbyggere identitet (Thuen, 2003, s. 24). Dette er altså to gjensidige påvirkninger, som uttrykkes i diskurser om stedene. Derfor er det hensiktsmessig å undersøke diskurser både fra tursimenæring og innbyggere.

Både i Flåm og Bergen legges det til rette for at turistene skal få en opplevelse av stedenes lokale historie og kultur. Disse fremheves gjerne gjennom stedenes natur- og kulturarv, som kan knyttes til det nasjonale. Klima- og miljøpolitikk har ifølge Regjeringen (2017) sterk tilknytning til kulturminnepolitikk. På Regjeringens nettsider påpekes det også at kulturminner, kulturmiljøer, og landskap har betydning, og er viktige ressurser for samfunnet vårt. Det presiseres også at klimaendringer er vår tids største utfordring og at kulturminnene kan bidra i et miljømessig, kulturelt, sosialt og økonomisk perspektiv (Regjeringen, 2018). Måten Regjeringen ordlegger seg på vitner om en viktiggjøring av kulturarv, og dette er i tråd med Smiths syn på en institusjonalisert kulturarv. Regjeringen anerkjenner også at truslene mot kulturarven har forverret seg på flere punkter, og viser at dette er høyt prioritert på Stortinget.

Dagens kulturpolitikk⁷ er sterkt preget av UNESCOs verdensarvliste, hvor bevaring av verdensarvlistede fjorder og spesielle områder er verdsatt. Norge har åtte steder på UNESCOs verdensarvliste og en oppføring på listen har påvirkning både på steder, mennesker, biologisk mangfold, miljø og kulturarv. Ifølge regjeringens beskrivelser av kulturlandskap, kan Bergen regnes som dette fordi dette er et begrep som ofte brukes om landskap som er formet av mennesker. Et naturlandskap er et landskap som er lite påvirket av mennesker. Det er ikke alltid like klare skiller mellom disse (Regjeringen, 2018). Flåm er formet og bygget opp av mennesker, men Nærøyfjorden regnes i all hovedsak som et naturlandskap, selv om dette landskapet også er påvirket av mennesker. Naturlandskapet blir ofte fremhevet som det mest

⁷ Kulturpolitikk kan ifølge Mangset og Hylland (2017, s. 11) forstås som «systematisk finansiering, organisering, regulering og legitimering av kulturproduksjon». Men den handler også om ødeleggelse av klima og miljø (Mangset og Hylland, 2017, s. 11 ref. i Solhjell, 2005, Engberg 2005).

unike i beskrivelsen og promoteringen av Flåm. UNESCOs verdensarvliste er altså en viktig aktør i promoteringen av steder, som slik kan øke sin attraksjon. Derfor knyttes natur- og kulturarv også til sted. Når regjeringen tar utgangspunkt i forståelsen av sted og tilpasser politikken deretter er det i deskriptiv forstand:

Steder har oppstått der landskapet har gitt grunnlag for livnæring og bosetting. Lune havner, fruktbar jord eller kryssende ferdselsårer medvirker til at mennesker slår seg ned og steder vokser frem. Den videre utviklingen bestemmes av landskapets forutsetninger og menneskenes aktivitet. Landskapet danner grunnlaget for utviklingen av stedet og stedet former igjen landskapet etterhvert som det utvikles. (Regjeringen, 2018).⁸

Steder som Flåm og Bergen tiltrekker turister på bakgrunn av natur- og kulturarven på stedene. Den rådende hegemoniske vestlige diskursen om kulturarv som uerstattelig vil over tid bidra til å endre stedene. Ifølge Klein har det vært en vending fra å se på hvordan mennesker ble formet av steder, til hvordan mennesker *skaper* steder (Klein 2002, referert i Selberg og Grilje, 2007, s.14). Det gjelder også denne oppgaven der sted skal forstås som *prosess*. Sted er en kategori som er i konstant forandring. «Steder er ikke statiske, de skjer gjennom prosesser hvor omgivelsene ikke blir tatt for gitt, men får betydning gjennom våre ideer om og vår bruk av omgivelsene» (Kayser Nielsen 2005, referert i Selberg og Grilje, 2007, s. 9). Cruiseturismen er med på å endre steder og et viktig mål har vært å undersøke relasjon mellom stedsfølelse og cruisetrafikk. Ifølge sosiologene Ida. M. Henriksen og Aksel Torja (s. 165, 2019) kan de fastboende sin livsform trues av at tilbudene er mer tilpasset turistene enn for innbyggerne (Henriksen og Torja, 2019, s. 165). Dette er interessant undersøke i Flåm og Bergen, hvor økningen i cruiseturismen har mangedoblet seg på få år. Det finnes mange stemmer om cruiseturisme både i Flåm og i Bergen, og kulturarv- og miljødiskursen kan ha sitt opphav i lokalbefolkning, politikk, turismenæring, myndigheter og massemedier. Ulike aktører vil ha ulike perspektiv og forhold til tema og stedene. Dette er et interessant moment i tolkningen av utsagn fra materialet.

Målet er som vist å avdekke de ulike diskursene som virker sammen og som konkurrerer og kjemper mot hverandre. Her er jakten på ulike diskurser gjennom kjernebegrep eller karakteriserende nøkkelord viktig. Det vil også være viktig å se etter kulturelle og sosiale

⁸ Kommunal- og moderniseringsdepartementet, By- og stedsutvikling: <https://www.regjeringen.no/no/sub/stedsutvikling/ny-emner-og-eksempler/landskapskonvensjonen/id535766/> (2018).

praksiser som kan sees som del av en diskursiv praksis. Slik er det mulig å se på hvordan og hva som skjer på de ulike stedene. Dette kan sees gjennom forming av ulike diskurser som ikke er jevnbyrdige eller samvirkende, men som er med på å skape mønstre for hvordan opplevelsene, forståelsen og diskusjonene om cruisetrafikken blir til.

Neste kapittel er første analysekapittel som omhandler Flåm. Det begynner med en introduksjon av Flåms utvikling som cruisedestinasjon.

KAPITTEL 4

FLÅM

Fra isolert jordbruksbygd til populær cruisedestinasjon

Flåm har endret seg fra å være en isolert jordbruksbygd til å bli en ettertraktet cruisedestinasjon. For reiselivsnæringen har Flåm siden turistene begynte å besøke Vestlandet på 1850-tallet vært et sentralt reisemål. I 1850-årene var engelske lorder blant de første turistene som reiste til Flåmsdalen. Dit dro de for å fiske laks, gå i fjellet og for å oppleve dramatiske fjell og storslagne fosser. Nedre Fretheim gård var på 1850-tallet turistenes overnattingssted før de første hotellene ble bygget på slutten av samme århundre. I samme epoke ble Flåm etter hvert besøkt av en rekke kjente personer, blant annet den engelske statsministeren William Gladstone (Gubberud og Sunde, 1953, s. 89).

Bygdens utvikling som turistdestinasjon skøyt ytterligere fart når det i 1875, etter en opprivende debatt om jernbane fra Bergen til Oslo, kom et klarsignal om jernbane på strekningen Bergen-Voss som det første steget. Samme år kom den første rutebåten med anløp til Flåm en gang i uken, og 20 år senere, i 1895 ble det bygget dampskipskai. Sveitservillaen kalt «Engelsk villaen», ble i samme tidsrom bygget av Christen Fretheim som var Flåms rikeste mann. Denne er i dag kjent som Fretheim hotell⁹. Pågangen fra turister og cruiseturister vokste, og dette førte til at en egen skysstasjon med stall til 14 hester ble anlagt. Disse fraktet cruisegjester til og fra cruisene på kaien (Gubberud & Sunde, 1953, s. 22-23). I 1906 startet jernbanetrafikken mellom

⁹ I brosjyren til De Historiske hentet på turistinformasjonen i Bergen kan en lese at: «Fretheim Hotel boasts mountain and fjord views and is somewhere you can look, taste listen and absorb magnificent nature. The hotel is immediately adjacent to the Nærøyfjord UNESCO World Heritage site. This fjord has been chosen as one of the world's most beautiful destinations several times running!». (De Historiske, 2019).

Bergen-Voss og Bergen-Hønefoss som gjorde at Flåms infrastruktur ble tilknyttet Bergen og Oslo. I 1926 kom vedtaket som godkjente bygging av Flåmsbanen, og i 1940 ble Flåm stasjon sammen med Flåmsbanen ble åpnet. Ruten til Flåmsbanen går tur-retur Flåm stasjon og høyfjellsstasjonen Myrdal (Bane Nor Eiendom, u.å.).

På slutten av 1990-tallet var Flåmsbanen på grunn av materialmangel hos NSD truet med nedleggelse. Aurland kommune ønsket imidlertid å opprettholde driften. Dette gikk NSD med på mot at kommunen sa seg villig til å bygge en dypvannskai i Flåm, og mot at Fretheim hotell skulle holde helårsåpent (Bane Nor, 2006). Dette førte til at Flåm som turistdestinasjon ble enda mer populær, og siden den gang har en rekke nye hoteller og campingplasser kommet til i området. For å sikre helårsdrift av jernbanen ble Flåmsbanen i 1998 overtatt av Flåm Utvikling AS, som fikk ansvar for salg og markedsføring av den (Visit Flåm, u.å.). Dermed ble Flåmsbanen den første privateide jernbanestrekningen i Norge (ibid.). Dette økte antallet cruiseanløp til bygden, og satsingen på cruisebart kan derfor knyttes til utviklingen av Flåmsbanen.

Cruisekaiens beliggenhet i Flåm er også i umiddelbar gangavstand fra Flåmsbanen. I 2019 hadde Flåm 157 anløp og 269 276 besøkende cruiseturister (Kystverket, 2020). Ifølge Aurland Ressursutvikling kommer 30% av trafikken på Flåmsbanen fra cruiseturistene. I en undersøkelse gjennomført av Innovasjon Norge (jfr. Kap. 1) kommer det også frem at 64% av cruiseturistene tar Flåmsbanen, som ifølge BT kan regnes som en gullgruve for turistnæringen (Aarre, 2014). Innovasjon Norge fant også at 19% av cruise gjestene benytter seg av Fjord cruise i Nærøyfjorden, og 13% av Rallartoget (Innovasjon Norge, 2019, s. 25). Sistnevnte er et lite rødt sightseeing-tog som kjører rundt i Flåm på sommerstid. Aurland kommune eier 30% av Aurland Ressursutvikling som sammen med datterselskapet Flåm AS er områdets største reiselivsaktør (Visit Flåm, u.å.). På Aurland kommunes nettside kan en lese at: «Reiselivsnæringa er i sterk framvekst. Turisttrafikken gjev grunnlag for nye tilbud og næringsutvikling i området» (Aurland kommune, 2016). På grunn av økende turisme kommer det årlig 700 000 turister med cruiseskip, tog, og bil/busser til Nærøyfjordområdet i sommermånedene (Stokke, et al. 2016, s. 264).

Turisme har i dag blitt både Aurland kommune og Flåms viktigste inntektskilde. Cruiseturistene tiltrekkes blant annet av Nærøyfjorden som ikke bare er kulturarv, men også naturarv. På steder hvor det er masse aktivitet og turisme vil landskapet formes mer og mer etter menneskene.

Nærøyfjordens trafikk av ferger, cruiseskip og sightseeingbåter påvirker ikke bare det biologiske mangfoldet i fjorden, men det har også en del å si for hvordan det ser ut i området. Når cruiseskipene ligger innerst i den trange Sognefjorden i Flåmsdalen, tar de stor plass og er et naturlig blikkefang på stedet. De største cruiseskipene har plass til nesten 5000 passasjerer, og størrelsen på skipene sammen med passasjerene som går i land, har betydning for inntrykket en får av et lite sted som Flåm.

Cruisetraffikkens utslipp i luft og fjord har ført til en rekke diskusjoner omkring dens påvirkning på miljø og klima. UNESCO-statusen fører i tillegg til et økt fokus på bevaring av områdene: «..Geirangerfjorden og Nærøyfjorden har på grunn av sin UNESCO-status særlig krav på beskyttelse». (Regjeringen, 2018). I 2018 fastsatt klima- og miljødepartementet på oppdrag fra Sjøfartsdirektoratet strengere krav til skip som ferdes i verdensarvfjordene. Dette er ment å skulle redusere den lokale forurensningen i Flåm og Geiranger, hvor luften har vist seg å kunne være skadelig for folks helse i perioder (Regjeringen, 2018). Stortinget vedtok i 2018 også et krav om nullutslipp fra cruiseskip og ferger i verdensarvfjordene senest i 2026. Tiltakene er en del av regjeringens handlingsplan for grønn skipsfart som ble lansert 20. juni 2019. Med handlingsplanen vil regjeringen halvere utslippene fra sjøfart og fiske innen 2030. I klimaloven er det vedtatt at Norge skal bli et lavutslippssamfunn i 2050, og nullutslipp i verdensarvfjordene er ifølge regjeringen et viktig tiltak for å nå dette målet (Regjeringens handlingsplan for grønn skipsfart, 2019, s. 10). Dette vil ha store konsekvenser for cruisenæringen i Flåm som må forholde seg til at de er lokalisert midt i verdensarven. Dette fordi det ikke er garantert at cruiseskipene vil være utslippsfrie i 2026. I praksis betyr dette at cruiseskipene ikke får lov til å seile inn i Nærøyfjorden og at de derfor må legge til andre steder i nærheten av Flåm.

Parallelt med diskusjoner om cruiseskips utslipp og følgene av masseturisme, er det en økende satsning på turisme, hvor miljø er implementert som del av reiseaktørers utviklingsstrategi. På Visit Flåm sin nettside kan en i en pressemelding fra begynnelsen av 2020, lese at Aurland Ressursutvikling og Flåm AS nylig fusjonerte med Myrkdalen Fjellandsby. Samlet blir de ifølge Visit Flåm en av Norges største reiselivsaktører, med en årlig omsetning på 1 milliard kroner. Det opplyses også om at de har 500 helårs- og deltidsansatte og mer en 1,2 millioner gjester i året (Visit Flåm, 2020). Aurland Ressursutvikling opplyser i tillegg om at Flåm AS har etablert en bærekraftstrategi som er basert på FN sine bærekrafts mål. Virksomhetsområder og handlingsplaner skal kartlegges og utarbeides «..for å bygge opp under strategien om å utvikle Flåm til et nullutslipps reisemål» (Visit Flåm, 2020). Det påpekes også at det er en dialog med

fagmiljø og politikere med tanke på bærekraftig utvikling, særlig tilknyttet cruise. Flåm AS samarbeider tett med havnevesen, cruise rederi, kommune og lokalt næringsliv for å skape en felles bærekraftig utvikling i Flåm (Visitflåm, u.å.). Asissterende havnesjef John Olav Stedje var i vår samtale også opptatt av å få frem at det kontinuerlig arbeides med miljøtiltak og med å spre cruiseturismen ut over året. Dette fordi kapasiteten om sommeren allerede er sprengt, og fordi en mer bærekraftig turisme vil generere inntekter hele året.

Økende turisme sammen med en økende bevissthet på naturarvssteders tålegrense fører til et dilemma hvor det både er et ønske om å ta vare på kulturarv og å vise den frem. Fortellingene om Flåm i dette kapittelet er derfor først fra reiseseksapenes side. Hvordan Flåm og Nærøyfjorden fremstilles i brosjurer, på nettsider, og i ulike medier, er en del av de eksisterende diskursene om stedene, men disse omtalene er også med på å skape og forsterke dem. Etter dette er materialet fra avisene, intervjuene og andre masteroppgaver anvendt i et forsøk på å vise hvordan cruiseturismen også fører til forandring av Flåm og til frustrasjon blant innbyggere.

En naturarv som både skal formidles og bevares

Ifølge Visit Norway kåret Lonely Planet Flåmsbanen til verdens beste togreise i 2014. Beskrivelsen av selve togturen er slik:

Toglinjen mellom Myrdal og Flåm er åpen hele året. Turen med Flåmsbana gir deg panoramautsikt over noe av det villeste og mest storslåtte som finnes av norsk fjellandskap, uansett årstid. Her ser du elver som skjærer seg gjennom dype gjel, fossefall som kaster seg utfor bratte fjellsider med snødekte topper og fjellgårder som klamrer seg fast i bratte skråninger. Nederst kan du nyte det naturskjønne kulturlandskapet i Flåmsdalen og beundre den vakre Aurlandsfjorden. Aurlandsfjorden er en sidearm av Sognefjorden, verdens lengste fjord. (Visitnorway, u.å.).



Fotografi hentet fra Flåm (u.å)

Den naturfokuserende beskrivelsen til Visit Norway av en tur med Flåmsbanen er typisk for fremstilling av Norge som reisemål. Fotografiet viser også hvordan naturlandskapet brukes i markedsføringen av stedet. «Norway in a nutshell» er en annen hyppig promotert ekskursjon. Dette er en kombinert tog- og cruisetur gjennom Sognefjorden, Hardangervidda, Aurlandsfjorden og Nærøyfjorden. På Fjord Tours (u.å.) sin nettside omtales den som: «Legendarisk, med Norges mest billedskjønne område med UNESCO fjord- og fjellandskap, og med en tur på en av Europas mest spektakulære togstrekninger» (Fjordtours, u.å.). I turistbrosjyren «Fjords», beskrives turen dessuten med disse ordene:

Experience the beautiful UNESCO-protected Nærøyfjord with its steep mountainsides, hanging valleys, towering peaks and breathtaking waterfalls and travel on the Sognefjord, Norway's longest and deepest fjord! The Sognefjord & Nærøyfjord in a nutshell tour is the perfect alternative for these longing for the full fjord package (Fjords, u.å).

Det er ingen tvil om at fjordlandskapet er i fokus. På Fjord Tours sine nettsider er togturen i tillegg beskrevet som miljøvennlig, rettere sagt som «Norges grønneste tur» og:

På Norge i et nøtteskall turen opplever du noe av det beste Norge kan tilby på en miljøvennlig måte. På turen reiser du i hovedsak med miljøvennlige transportalternativ som tog og elektriske ferger gjennom storslått natur som fortjener beskyttelse. Visste du at karbonutslippet på en

Norge i et nøtteskall tur fra Oslo til Bergen er en tiendedel av en tilsvarende flyreise? (Fordtours, u.å.).

Turoperatørene har implementert et økt fokus på bærekraft og miljø, og det er åpenbart at de er sitt ansvar bevisst. Dette finner jeg også igjen i beskrivelser av Geirangerfjorden, som sammen med Nærøyfjorden utgjør de viktigste vestnorske fjordlandskapene. Visit Norway påpeker i tillegg at Geirangerfjorden er i gang med å oppnå et kvalitetsmerke for bærekraftig reisemål. Dette er for reisemål som systematisk arbeider for å redusere reiselivets negative påvirkning på omgivelsene. Disse destinasjonene ønsker å bevare natur, kultur og miljø, styre sosiale verdier og å være økonomisk levedyktige. «..Formålet er at reisemålet skal være et godt sted å bo – og et godt sted å besøke» (visistnorway, u.å). «Vestlandet» er en egen kategori på Visit Norways nettsider. Overskriften i introduksjonen av Vestlandet er: «Du tror det ikke før du får se det» Deretter: «Vestlandet har trange fjorder som skjærer seg inn mellom høye fjell, fosser som kaster seg utenfor høye fjellsider og isbreer som aldri smelter. Spennende arkitektur og mat av lokale råvarer forsterker opplevelsen» (Visit Norway, u.å.).

På forsiden til Visit Flåms nettside ruller det vakre, stadig skiftende fotografier av Flåm og Nærøyfjorden over skjermen. Det er mange forslag til utflukter i området og ved hver ekskursjon er det et passende fotografi. I beskrivelser på nettsiden og i utfluktstilbudene er ordet «fjord» det mest brukte ordet i reklameringsen av Flåm og brukes hele 17 ganger. Dette har en sammenheng med at de aller fleste utfluktene som tilbys på siden er fjordopplevelse-relatert. Fjordturene er: Nærøyfjord Kajakk, Vandring og cruise, Fjord cruise Sognefjord, Fjord cruise Hardanger, Fjord cruise Geirangerfjord, Fjord cruise Hjørundfjord, Fjord cruise Lysefjord, Fjord cruise Fjærlandsfjord, Fjord cruise Fjærlandsfjord halv dag, Fjordsafari og Rundtur på Nærøyfjorden. I tillegg promoterer Flåmekspressen: «Ta ekspressbåten mellom Flåm og Balestrand. En god mulighet for flotte opplevelser på begge sider av Sognefjorden» (Visitflåm, u.å). Verdensarvlisten brukes ofte som reklame og det norske naturlandskapet fremmes for å tiltrekke turister.

Natur- og kulturarvsbeskrivelsene gjelder eksempelvis også Geirangerfjorden. Da jeg klikket meg inn på «Geirangerfjorden» presenteres den med et vakkert fotografi som pryder store deler av toppsiden, før følgende overskrift er å finne: «Juvelen i fjordkronen». Nedenunder beskrives Geirangerfjorden slik: «Den dype, blå Geirangerfjorden står på UNESCOs verdensarvliste og er omkranset av majestetiske fjelltopper, ville fossefall og grønn og frodig vegetasjon» (Visit

Norway, u.å.). Andre ord og setninger som går igjen i karakteristikken av Geirangerfjorden finnes også i beskrivelsene av Flåm. Noen eksempler på ord som inngår i karakteristikken av begge stedene: Vakker, fjorder og fosser, bratte fjellsider, istid, isbreer, dype fjorder og høye fjell. Naturen brukes av turistnæringen som reklamasjon av hele landet, den inngår ofte i kulturarvsordenen i materialet fra turistnæringen, men ikke alltid. I beskrivelsen av Lofoten, som ikke står på verdensarvlisten, kan en for eksempel lese at området har majestetiske fjell, at det er vilt og vakkert, og at det er storslått natur (Visit Norway, u.å.).

En annen del av Norges kulturelle særtrekk som fremheves i Flåm og på andre norske turiststeder, er myter og eventyr om hulder, tusser og troll. I reisebrosjyren «Sognefjord» kan en om Nærøyfjorden for eksempel lese at:

Den verdskjende Nærøyfjorden er den smalaste, villaste og mest dramatiske fjordarmen i verda. Fjella reiser seg bratt og høgt opp frå vatnet og skapar ei trolsk stemning. Blir du med ferja på Nærøyfjorden, frå Kaupanger til Gudvangen, og passasjerbåt fra Flåm/Aurland, får du oppleve noko av det mest spesielle landskapet Norge kan by på. (Sognefjord, 2019, s. 9).

I diskursen om natur- og kulturarv, markeres norsk folkekultur, historie og natur sammen, og dette kan derfor knyttes til interesser om å fremme det nasjonale. Dette finnes også igjen på forsiden til Visit Norway hvor overskriften er: «Planlegg eventyret» (Visit Norway, u.å.). Av de utallige filmsnuttene av Norge som sklir over skjermen på nettsiden kan en blant annet se vikinger som sloss, vikinglandsbyen i Gudvangen, fjorder og fosser, grønne og snøkledd fjell, nordlys - en bunadskledd dame, og også den dansende Huldra foran Kjosfossen. Mytene om Huldra iscenesettelses for eksempel også for de reisende på en togtur med Flåmsbanen: «..ved stoppet Kjosfossen dukker plutselig Huldra opp på en bergsnabb i nærheten av fossen, hvor hun danser foran overraskede turister» (Selberg, s. 32, 2009). Aktivitetene foregår både i, og med naturlandskapet som kulisse. Slik brukes Flåms natur aktivt i både markedsføring av bygden, og i diskursive praksiser ved at turistene deltar på disse.

Skildringer av naturen går igjen i mer eller mindre alle beskrivelsene av stedene på Visit Norway sin nettside. Både en miljø- og kulturarvsdiskurs gjør seg gjeldende ved at Nærøyfjorden og måter naturlandskapet både skal ivaretas og fremheves. Disse gjør seg også gjeldende på Stortinget. Regjeringen presiserer at kulturarven spiller en viktig rolle nasjonalt og internasjonalt ved å styrke dialog, tilhørighet og identitet, samtidig som den gir grunnlag for kunnskap og opplevelser (Regjeringen, 2017). Disse prinsippene nevnes også som en del av

kjerneverdiene til UNESCO (u.å). Smith påpeker at den rådende kulturarvdiskursen i all hovedsak gir oppmerksomhet til den materielle kulturarven, og er opptatt av at den immaterielle kulturarven ofte blir glemt. Dette mener hun primært kommer til uttrykk i internasjonale organisasjoner som ICOMOS¹⁰ og i konvensjoner som UNESCOs verdensarvkonvensjon (Smith, 2006 s. 90). Et interessant aspekt med UNESCOs verdensarvkonvensjon er at verdensarvlisten¹¹ som kom til i 1972, oppstod som følge av to ulike bevegelser der den ene kjempet for vern av kulturbygg og den andre for beskyttelse av naturen (UNESCO, u.å). En diskusjon om materiell og immateriell kulturarv har med andre ord pågått en stund. Derfor kan det argumenteres for at Nærøyfjorden og Geirangerfjorden kan sees som immateriell kulturarv, definert som naturarv.

Norge har flere småbygder som minner om Flåm og Geiranger. Ifølge David Crouch (referert i Smith et al., 2012, s. 27) er ikke spesielle steder nøytrale. Dette fordi de regisseres av en promotør eller produsent med spesielle *intensjoner*. Slik gjenkjennes de av mennesker som leser de som *kulturelle tekster*. På grunn av den åpenbare oppmerksomheten tillagt områdets naturarv, kan det argumenteres for at Nærøyfjorden løftes frem for at bygden skal skille seg ut i forhold til andre norske bygder. Naturen og natur- og kulturarvdiskurser brukes aktivt i markedsføringen av Flåms egenart. Ord og setninger som utmerker seg i beskrivelsene er: villeste, storslåtte, fosser som kaster seg utenfor høye fjellsider, trange fjorder, kulturlandskap, fjellsider, naturskjønn, spektakulært, breathtaking, longest and deepest fjords, UNESCO- fjord og fjellandskap. På den måten skal de diskursive konstruksjonene bidra til å gjøre bygden interessant for cruisereferiene og turistene. UNESCO-statusen kan derfor gi stedet ekstra verdi når det gjelder attraksjon og økonomisk inntjening for stedet. Skildringene romantiserer Flåms naturlandskap og fremstiller det som noe unikt som bør oppleves. Beskrivelser av en tur med Flåmsbanen er for eksempel intet unntak. I tillegg til å reklamere for Flåms natur og naturarv, blir i tillegg områdets lokalkultur løftet frem i beskrivelsene stedet. I neste avsnitt gis det derfor flere eksempler på dette.

¹⁰ ICOMOS ble grunnlagt i 1965 og står for International Council on Monuments and Sites. Det er en internasjonal organisasjon for vern om kulturminner. Medlemsmassen består av enkeltpersoner og institusjoner (SL, 2020).

¹¹ Listen skal sikre vern av verdens kultur- og naturarv som er av fremstående universell verdi, og knytter sammen vern av naturen med vern av kulturbygg. I 2018 inneholdt listen 1092 ulike kultursteder og naturområder i 167 land (Unesco, u.å.) se: <https://unesco.no/kultur/verdensarven/verdensarvkonvensjonen/>.

Lokal historie og produksjon av kulturarv

Hos reisenæringen er det også et ønske som går på at besøkende skal få oppleve områdets lokalhistorie gjennom arkitektur, forestillinger, aktiviteter og mat. Her blir det 'autentiske' understreket og finnes både i karakteristikker av Flåm og Geirangerfjorden. Dette spiller på nasjonale og lokale interesser, og kan derfor knyttes til Laurajane Smiths anføringer om en rådende kulturarvsdiskurs. Barbra Kirshenblatt-Gimblett (1998, s. 151) hevder også at fremstillinger av områders lokalkultur er innbringende for steder. I brosjyren «FLÅM» (2019) reklameres det for eksempel for «cultural evening walk». Dette er en vinteraktivitet som tilbys fra november til mars. Ved å ta i bruk begrepet «cultural», indikeres det fra turoperatørene at dette er en helt spesiell kveldstur. Bygdevandring i følge med en lokal guide legger til rette for formidling av Flåms lokalkultur. Senere blir det «...anledning til å nyte en varm kopp drikke rundt leirbålet mens fortellinger om stedets historie blir fortalt» (FLÅM, 2019). En annen vinteraktivitet er «Winter fjordsafari» hvor en kan oppleve «..det magiske fjordlandskapet vinterstid». Et stopp legges til «...den sjarmerende landsbyen Undredal» (ibid.), hvor det blir servert berømt lokal geitost og varm drikke. I brosjyren med vakre vinterfotografier er «cultural evening walk» og «winter fjord safari» bare noen av flere foreslåtte ting en kan finne på som turist i Flåm på vinterstid (FLÅM, 2019). Et besøk kan med fordel også legges til mikrobryggeriet Ægir ifølge Visit Norways nettsider:

Ægir er et bryggeri med tilhørende bar midt i Flåm. Bryggeriet er oppkalt etter den norrøne guden Ægir, som ifølge allfaderen Odin var den beste ølbryggeren i verden. Bygget og innredningen er alt i vikingstil inspirert av den gullskimrede gildehallen til Ægir, og har dekorasjoner i dragestil, åpent ildsted, og et stavkirketak. (Ægirbryggeri, u.å).



Et av mange fotografier av Ægir på nettsiden til Flåmsbrygga hotel. (Fotograf: ukjent, u.å.)

Ægir tilbyr i tillegg akevitt- og ølsmaking fra eget bryggeri. Ægirs vikingstil og utforming er blitt til gjennom en bevisst *iscenesettelse* av vikingtiden. Stavkirketaket står for eksempel i tilknytning til stavkirker som er unikt for Norge. Slik tilrettelegges det for at turistene skal få sansemessige opplevelser av Norges historie, både gjennom smak og visuelle inntrykk. Et annet eksempel på iscenesettelse og produksjon av kulturarv og vikingtid finner en like i nærheten, i Gudvangen. Her finnes vikinglandsbyen Njardarheimr hvor en blir tatt med 1000 år tilbake i tid. I byen formidles vikingenes levesett gjennom forestillinger som kan oppleves av besøkende på en rundtur. I denne står opplevelser av vikingenes byggeskikk, religion, mat og håndverk i fokus (Viking valley, u.å). Besøkende turister på Ægir og i Njadarheimr blir slik del av diskursive praksiser, som både kan være med på å konstruere og å konstituere diskurser om Norges vikinghistorie.

Fra turistinformasjonen i Flåm hentet jeg et lite brunt hefte som kan gi en rustikklignende følelse. Her handler det om noe ganske annet: «Aurlandsskoen». Innholdet i brosyren omhandler opphavet til den tradisjonelle Aurlandsskoen. På sidene i heftet er det eldre fotografier av lokale skomakere, Aurlandsdalen i 1930 årene, de ulike skomodellene, ansatte i sving på skofabrikken og skosåler. Til og med i denne brosyren er det fotografier av Nærøyfjorden som gir oppmerksomhet til området. Aurlandsskoen settes i tilknytning til tradisjon og natur, og til og med i et hefte om sko finnes det spor av kulturarv og natur. Fokuset

er likevel på originalitet og tradisjon. Ifølge Eriksen (2009, s. 476) kan kulturarvsbegrepet knyttes både til kultur, tradisjon og historie. Det er ikke alltid like klare skiller mellom disse, og i fremstillingen av Norge i brosjyrene blandes disse begrepene sammen. Lokal mat forbundet med naturlandskapet involverer også praksiser som involverer diskurser om kulturarv og miljø.

Lokal og kortreist mat

Både i Flåm og Geirangerfjorden kan en også dra på ekskursjoner hvor en kan spise lokal og kortreist mat. Her kan en både delta i produksjon og smake på geitemelkskarameller, rømmegrøt, spekemat og annen seterkost. Aurland kommune som har eierandeler i Aurland Ressursutvikling, er også opptatt av å vise frem området tradisjonelle mattilbud. På kommunens nettside kan en lese at: «Ein god måte å bidra til å styrke verdensarven er å støtte lokale verksemder ved å nytte seg av opplevingstilbodet, smake på den lokale maten, og kjøpe andre lokale produkt på lokalbutikkane i grendene...» (Fylkesmannen, 2020). At kommunen beskriver at tradisjonelle mattilbud kan bidra til å styrke naturarven er interessant, og viser et ønske om at Aurland skal forbindes med denne. Dette er et godt eksempel på at kulturarv også hører til økonomiske og politiske felt. På kommunens nettside er det i tillegg en henvisning til sognefjord.no, hvor en kan klikke seg inn på kategorien «mat og drikke». En underkategori heter «lokal mat» hvor forslag til restauranter, osteri, kafeer og tilbydere av hjemmelaget eplemost og cider fremmes. En generell beskrivelse av lokal mat i Sognefjorden, som Flåm er del av, beskrives slik:

Ei reise langs Sognefjorden er ei reise i opplevelsar og gir deg kjennskap og smak til mange av dei gode spesialitetane som finns. Om våren blømer frukttræa, og som sommaren finns det morellar, bringebær og jordbær. Om hausten er det frukt og villt og heile året er det mange spennande variantar av lokale råvarer å smake på. Som turist kan du reise frå bygd til bygd og oppleve det spennande bygdemiljøet og smake på dei lokale produkta. (sognefjord, u.å.)

I denne redegjørelsen inngår ikke bare mat, men også en idyllisering av området. I Flåm fremheves utendørsgrillen «Green Norway Flåm», som ligger i eplehagen ved Flåm Camping:

Grønn Norge tilbyr lokal mat opplevelse i den storslåtte naturen i Sognefjorden. Vi samarbeider med lokale bønder som produserer de viktigste ingrediensene i vår meny. Vi elsker naturen, aktiv livsstil og ekte mat, og vi ønsker å dele vår lidenskap med andre. (sognefjord, u.å.)

Utenom skildringen, kan bare det å få spise mat i en lokal eplehage kunne virke idyllisk nok til å tiltrekke besøkende. Navnet «Grønn Norge» gir i tillegg uttrykk for hensyn til miljø. På

Fretheim hotell sin nettside kan en også lese at hotellet har «en grønn rettesnor» når det gjelder å ta vare på natur, kultur og miljø. «...Maten som blir servert, er i stor grad henta fra gårdene i og rundt Aurland kommune». (Fretheimhotell, u.å.)

Kortreist mat har alltid vært servert på hotellet, og det er jo og naturlig når en har noen av de beste produsentene innen ost, kjøtt, frukt og grønnsaker rett utenfor døra. Dyra som beiter i fjellsiden rundt Flåm har i snitt høyere slaktevekt enn andre steder i landet. Dette fordi det er ekstra god næring i gresset som vokser i fjordlandskapet rundt hotellet. Grisene, lammene, hjorten og reinsdyra spiser viltvoksende urter og blir marinert fra innsiden! Maten blir foredlet på både tradisjonelt, og nytenkende vis på Fretheim kjøkkenet. (Fretheimhotell, u.å.)

Nok en beskrivelse hvor oppmerksomheten rettes mot det tradisjonelle, lokale og kortreiste. I hotellets beskrivelse av seg selv er natur, kultur og miljø påpekt som viktige verdier. Ønsker av å vise frem steders autenticitet i form av lokal historie, natur, særverdigheter og mat foregår på standardutflukter på kjente turiststeder i hele Europa. På slike rundturer er det vanlig å legge inn mat og drikkestopp på lokale vingårder, markeder, eller til og med hjemme hos lokalbefolkning som serverer tradisjonelle retter og lokalprodusert drikke. Slik regisseres møte mellom turist og 'det lokale' i form av mat og drikke og lokalbefolkning. I disse møtene er det en rekke diskurser i omløp, både hos turistene og hos lokalbefolkningen. Gjennom tekst og bilder i turistbrosjyrene og på nettsidene er det tradisjonelle og lokale på stedene forhåndsvist til turistene. Dette har igjen skapt visse forventninger som må opprettholdes for at turistene skal få innfridd disse. Turistene vet at de er med på et opplegg regisert av en turoperatør, men får likevel en smakebit av stedets 'unikhet' gjennom opplevelser av dets kultur og historie. Lokalbefolkningen er klar over at de bør oppføre seg på en bestemt måte, som skal gi turistene en autentisk opplevelse. De viser derfor turistene noe forhåndsbestemt. Visse deler av områdets lokale kultur er slik valgt ut og iscenesettes for besøkende. Dette kan relateres til hvordan alle de nevnte kulturarvsteoretikerne ser på kulturarv som en konstruksjon, som skapes ut fra nåtidige preferanser. Dette blir igjen del i et ledd av diskursive praksiser, hvor natur- og kulturarvdiskursene er i en parallell samhandling med hverandre. Slik opprettholdes og skapes diskurser om kulturarv.

På Fjordsafari.no arrangeres for eksempel «Basic Fjordsafari & vandring til geitestøl – bli med på eit ekte stølseventyr med utsikt over Aurlandsfjorden» (Fjordsafari, u.å.). Her kan en lese at «turen startar med Basic FjordSafari, som går inn i hjarta av Nærøyfjorden med den storslegne Sagfossen som vendepunkt» (Fjordsafari, u.å.). Deretter er det en fottur opp til Skjerdal

stølsysteri og Kafe, som en vandrer videre fra til Skjerdal gardstun. En gårdsvei tar en opp fra fjorden til Leim, hvor det blir omvisning og innføring i produksjon av geitost. Etterpå kan man nyte en lunsj med ostesmaking til forret og en hovedrett basert på lokale og egne råvarer. Det blir også tid til å nyte utsikt og hilse på geiter før turen er over (fjordsafari, u.å). Fotografier av fjord, støl, geiter, spekemat og ost er med i forklaringene. I denne fremstillingen, og i flere andre, er fjorden og hvordan folk bor i fjellene også en del av attraksjonene. Slik glir kultur og natur inn i hverandre, og det blir vanskelig å skille dette fra hverandre. Mat blir som nevnt fremhevet som en opplevelse både i Geiranger, i Flåm og i Nardjarheimr. Forsøk på produksjon av kulturarv kan derfor knyttes til mat som er spesiell for steder. Naturen inngår i alle matbeskrivelsene og kulturarvskursen gjør seg gjeldende også her. Poengtering av lokal og kortreistmat skriver seg også inn i en diskurs om miljø.

I den overordnede turismediskursen fremheves Flåm og andre steder som eksotiske og spesielle for å gjøre de attraktive for turistene. Det er et åpenbart fokus på Nærøyfjorden i formidlingen av Flåm gjennom tekst og fotografier. Dette gir uttrykk for at Flåm er et spesielt, vakkert og nesten et eventyrlig sted. Cruisenæringens konsekvenser på miljø diskuteres stadig i nyhetsmediene. Bekymring for cruiseturismens avtrykk i naturlandskapet kan være et ledende aspekt i innbyggerne i Flåms holdninger til cruiseskipene. I det neste har jeg derfor undersøkt hva som kommer til uttrykk i avisene, og hvilke synspunkter lokalbefolkningen i Flåm trekker frem og anser som de viktigste.

Cruiseturismens påvirkning på Flåms rurale landskap

Flåm er kjent for sin vakre natur, men har de siste årene også blitt kjent for sin økende cruiseturisme. Kontrasten er stor mellom fortidens Flåm hvor laksefiske og noen få cruisereiser utgjorde turismen, til dagens Flåm hvor cruiseskipene ruver over bygden og stedet er fullpakket med turister. Fotografiene illustrerer de store endringene Flåm har gjennomgått de siste 100 årene. Det første fotografiet er et postkort av Flåmsdalen tatt mellom 1900-1907. Det andre fotografiet er hentet fra Aurland Hamn sine nettsider.



401. Fretheim ved Aurlandsfjorden Flaamsdal.

Fotografi av Paul Eduard Ritter (Marcus, u.å.)



Fotografi av Harald M. Valderhaug (Aurland hamn, u.å).

Første gang jeg dro til Flåm ble jeg overrasket over hvor lite stedet faktisk var. I likhet med mange andre ble jeg grepet av den vakre naturen, Flåms beliggenhet midt i en trang fjord mellom høye fjell, gir et spesielt inntrykk. Jeg la også merke til at stedet virket turistifisert, og jeg fikk en følelse av å ha ankommet et 'typisk' turiststed. Årsaken til dette er at det er få bolighus å se i bygden, og stedet består stort sett av virksomheter som retter seg inn mot besøkende. Bare i Flåm sentrum er der tre hotell; Fretheim hotell, Flåmsbrygga hotell og Flåm marina. Like i nærheten av Flåmsbanen ligger i tillegg Heimly Gjestgiveri og Flåm Camping- og Vandrarheim som også leier ut hytter. Det finnes også turistinformasjon med flere

gratistoalett, fjorddekorerte toalett i strandlinjen¹², turoperatører som selger ekskursjoner, restauranter, kafé med navnet «Toget kafé» – bygget i to togvogner (dette regner jeg med skal gi assosiasjoner til Flåmsbanen), Flåm bakeri og Ægir bryggeri med bar. En stor parkeringsplass legger til rette for at besøkende kan parkere, og like ved ligger en romslig bussholdeplass. Flåmsbanen i opprinnelig stasjonsbygg med tilhørende museum og suvenirbutikk, finnes også her. Dette gjør at infrastrukturen og bebyggelsen i Flåm virker å være planlagt med tanke på turistene. Senere, i min samtale med assisterende havnesjef John Olav Stedje fikk jeg vite at dette stemte. Da jeg i den forbindelse spurte Stedje om hva cruisenæringen betyr for Flåm svarte han:

Jeg vil nok ikke tro at Flåm er like avhengig av cruiseturismen som han var for ti år siden, men Flåm er likevel avhengig av cruiseturismen. En fjerdedel av alle som kommer hit kommer med cruise, og den fjerdedelen er viktig på lik linje med alle andre som kommer hit. Det har enormt mye å si for utviklingen av Flåm, for hvordan Flåm ser ut i dag, at det er bygd opp som en havn og at det er bygd opp som et trafikk-knutepunkt.

At Flåm minner om et trafikkknutepunkt, påpekte også Lars fra Aurland:

Man sier jo at Flåm kanskje ikke lenger er en destinasjon, det er på en måte en HUB, litt sånn som flyplasser, hvor man bare kommer også går man videre. Man kommer til Flåm også kan man ta Flåmsbanen, Nærøyfjorden-båten, eller man tar buss opp Gudvangen eller Stegastein da. Så.. men så er det jo selvfølgelig begynt å etablere seg et apparat av næring og en mulighet til å oppholde seg i Flåm sentrum da. Så, så det blir jo bedre sånn sett, men samtidig så økes jo trykket på folk. Så mange, spesielt av de som bor i Flåm synes jo det kan bli litt mye. På vint... nei på sommeren spesielt da. Om vinteren er det jo ganske stille der og ikke så mye som er åpent.

Åpningstidene tilsvarer turistenes besøk og forteller noe om hvor tilpasset Flåm sentrum er for turistene. Et av poengene med å observere var å undersøke hvordan Flåm forandret seg gjennom cruisesesongen fra april til august. I området rundt Flåmsbanen var det for eksempel en torgplass hvor ruter nummerert fra 1-17 stod oppført på asfalten. I midten av april var det kun telt nr. 1, som tilbød strikkeklær i kjent norsk stil, som var i drift. Dette regnet jeg med ville forandre seg ettersom turistsesongen kom mer i gang, og derfor fotograferte jeg stedet flere ganger. Forutinntakelsen stemte, og i høysesongen var plassen fylt opp med ulike salgstelt som i hovedsak tilbød ulik mat og kaffe, suvenirer og klær. Dette gjorde at stedet fikk et annet preg. Alle de tre fotografiene er fra 2019. Det første er tatt 19. april, det andre 13. juni, og det siste

¹² Artikkel om nye og fjorddekorerte toalett i Flåm: <https://www.porten.no/artiklar/no-kan-du-gjera-fra-deg-i-skjonne-omgjevnader-i-flam/398406> (Sælthun, 2017).

24 august. Fotografiene er et eksempel på at økningen i turismetrafikken i Flåm på sommerstid forandrer stedet.



Alt dette bidrar til at Flåm føles som en 'besøksdestinasjon'. Denne assosiasjonen handler også om at norske bygder normalt sett ikke forbindes med svære cruiseskip, barer i vikingstil, suvenirbutikker og overfylte torg. Senere skulle jeg finne ut at «torget» er gjenstand for uenigheter og diskusjon blant innbyggerne i Flåm.

Uenigheter om torgplass og økonomisk gevinst

De ulike næringene i Flåm kan komme i konflikt med hverandre slik det kommer til uttrykk i en artikkel av Knut Langeland, om det ovennevnte torget: «Meiner Flåms omdøme er truga av forsøpling – Spannande tilskot, eller sjenerande framandelement? Telt og vognar og andre rullande serveringsstader skaper strid i Flåm» (Langeland, 2018). Teltene, eller de rullende salgsvognene som avisene kaller de, er blitt et omstridt tema:

Under overflata ulmar det. I ei handfull år no har krangelen halde på. Om fargerike telt og vogner på torget midt mellom bygningane på kaiområdet. Om det skal vera lov for desse omreisande bodeigarane å etablera seg i nokre hektiske sommarmånader og skumma fløyten. Utan å bli gjenstand for dei same krava som Furukroa og Flåmstove og hotella like ved (Langeland, 2018).

Konflikten bunner i at næringsdrivere i området ønsker at de samme standardene og kravene om ettersyn, mattilsyn, skjenketilsyn og arbeidstilsyn må gjelde for alle som skal drive næringsvirksomhet i Flåm. Et annet argument er at torghandlene er midlertidige og at de derfor ikke bidrar til faste arbeidsplasser på stedet. I tillegg anklages de for å tømme frityrolje i avløpskummer som gjør at kloakken overbelastes i sommermånedene. Et tredje argument er knyttet til det estetiske; det ser ikke bra ut med alle teltene i området og Flåms omdømme svekkes (ibid.).

I artikkelen er flere ord og setninger satt i en negativ kontekst: «omreisande bodeigare», og «skumma fløyten» gir inntrykk av at torghandlerne ikke egentlig hører til i Flåm, og at de ønsker å tjene penger på Flåms mange turister på bygdens bekostning. Det er også flere begrep og setninger som gir inntrykk av konflikt i artikkelen: «under overflata ulmar det», «lukta av brent diesel riv i nasen», «irritasjonen nådde nye høyder...», «...oppretthalde bilete av Flåm som ein kvalitetsdestinasjon» og «Flåms omdøme». Den ene torghandleren uttaler også at han opplever motarbeidingen av torghandleren som «rein mobbing» (Langeland, 2018). Det er ikke bare journalisten som har brukt kraftfulle ord, men også de intervjuede i artikkelen. Konflikter om stedsbruk på populære turistdestinasjoner kan derfor settes inn i turismediskursen.

I avisene har det lenge vært en motstridende debatt om cruiseturister er innbringende nok for steder. Ifølge Solveig Svarstad fra NRK (2019) åpner turistene i Aurland lommeboken. Handelen har derfor eksplodert og nær doblet seg på få år i den lille vestlandskommunen. Statistisk sentralbyrå viser at det har vært en nedgang i detaljhandelen jevnt over i landet, men for turistkommunen Aurland har handelen fra 2014 til 2018 økt med 48 prosent. Årsaken til at cruiseturistene bruker mer penger i Aurland bunner ifølge Svarstad både i økt kjøpelyst hos cruiseturistene, men også fordi de ansatte på cruiseskipene bidrar til å reklamere for suvenirbutikkene (ibid.). Artikkelen sier imidlertid ikke noe om hva de ansatte gjør for at turistene skal handle, men det er likevel interessant at inntjeningen øker. Det kan tenkes at økt forbruk har med flere besøkende cruiseskip å gjøre.

Det er imidlertid delte meninger blant lokalbefolkningen om cruiseturismen er innbringende nok for Flåm. Avismaterialet og samtalene i feltet, ga inntrykk av at mange mener at cruise gjestene legger igjen for lite penger i bygden. En dag kom jeg eksempelvis i dialog med en lokal innbygger ansatt i turistnæringen. Hen fortalte at de største cruiseskipene har plass til 4500 personer, mens det den dagen var et lite cruiseskip i Flåm med plass til bare 800 gjester. Flåmsbanen ble fremhevet som cruise gjestenes hovedattraksjon, og at det lille cruiseskipet førte til at banen ikke var fullbooket denne dagen. Dagsutflukten «Norway in a Nutshell» ble også trukket frem som populær. Sett bort fra disse attraksjonene mente innbyggeren at cruiseturistene legger igjen lite penger i Flåm, fordi mat og drikke er inkludert på cruisene. Det ble også argumentert for at det er de gamle fergene som forurenses mest – de nye cruiseskipene derimot «går på damp» (Feltdagbok, april, 2019). En miljødiskurs gjør seg som tidligere nevnt både i politikken og blant turistnæringen. I det neste avsnittet beskrives denne fra innbyggerne sin side.

Et splittet lokalsamfunn

Det er ikke bare torgplass og turistenes pengebruk som diskuteres i Flåm. Det er også ulike meninger om cruiseskipenes utslipp. På daværende tidspunkt forstod jeg ikke betydningen av «går på damp». Senere forklarte John Olav Stedje meg dette; De fleste nye cruiseskip har en teknologi som gjør at den synlige røyken som slippes ut er renses. Teknologien gjør at det røyker mer fra skipene, og en vanlig misforståelse blant folk er ifølge Stedje at den derfor oppfattes som verre enn den er. Stedje påpekte imidlertid at han ikke kunne påstå at røyken var helt

ufarlig, og at dampen er en del av det som har gjort at cruise har fått mye negativ omtale i nyhetsmedier. Stedje mente likevel at all omtale er god omtale:

Cruise er en viktig del av markedsføringen for Flåm, fordi at det er nesten sånn at all markedsføring er god markedsføring, selv om vi får negativ markedsføring i mange aviser, så er det veldig mange som kommer nettopp på grunn av det sant.

I utvelgelsen av steder til masteroppgaven oppdaget jeg selv Flåm på grunn av diskusjoner og omtaler om cruiseturismen i mediene. Det er verdt å nevne at en del av artiklene også handler om positive aspekter ved næringen. De viser for eksempel til den massive veksten i næringsgrunnlaget som den økende turismen har gitt bygden de siste årene (Åsnes, 2018). Andre dreier seg om hvilke tiltak som planlegges for å sørge for en bærekraftig cruisenæring. En artikkel handler for eksempel om en hotellsjef som mener at cruiseturistene har et ufortjent dårlig rykte (Storvik, 2016). Mange av Flåms innbyggere arbeider innenfor turistnæringen. Dette gjelder de lokale fergene, Flåmsbanen, restaurantene, souvenirbutikkene, og hotellene. I tillegg kommer også arbeidsplasser knyttet til større og mindre vedlikehold. Før feltarbeidet antok jeg at dette ville påvirke om innbyggerne var forkjempere eller motstandere av cruise. Min oppfatning i forkant av samtalen med innbyggeren ansatt i turistnæringen, var at hen på bakgrunn av sin stilling i turistbransjen ville være positiv til cruiseturisme. Dette så ikke helt ut til å stemme og jeg fikk heller inntrykk av at innbyggeren både så fordeler og ulemper med cruise. En annen beboer ansatt i turistnæringen hevdet at Flåm hadde klart seg helt fint uten cruiseturismen, og at reiselivet i bygden ikke var avhengige av denne typen turisme. Kaia Wøien Nicolaisen peker også på funn som sier at innbyggere som arbeider i reiselivsbransjen ønsker færre turister i Flåm. Dette fordi belastningen av reiselivet som privatpersoner og hverdagsliv, oppleves som for stort (Nicolaisen, 2020, s. 107). Stedje mente i den forbindelse at det er lett å knytte problemområder som følge av turister til cruiseskip, fordi de er så synlige i landskapet og forbindes med negative aspekter som trengsel:

Det er klart at visst du kommer med bil her, så kommer du ned her, så går du ut foran stasjonsbygningen, så ser du det er fullt av folk.. så ser du litt rundt deg, også ser du opp også: «Okei der ligger et cruiseskip, då vet jeg hvor alle folkene kommer fra». Men sånn er det ikke.

Stedje konstaterte også at dette ikke gjelder for alle i bygden, og at lokalsamfunnet er delt i sitt syn på cruisenæringen:

Vi er kanskje litt splittet, vi er nok det. Men det er, sånn så jeg oppfatter det, så er det på en måte et fåtall, men det fåtallet har en veldig klar stemme og er en veldig aktiv stemme opp mot dette.

De nevnte stemmene tilhører innbyggere som er kritisk til cruisenæringen. Stedje påpekte imidlertid at det hjelper å ha et havnevesen som informerer og er delaktig i lokalsamfunnet. Slik har cruise fått litt mer aksept fra innbyggerne i Flåm. Et kommentarfelt¹³ i en Facebook-gruppe understøtter at tema fører til uenighet i bygden. Mange skriver at de savner å bli hørt av kommunen. Et forslag er at kommunen lager en reiselivsstrategi hvor lokalbefolkning inviteres inn som medaktører. Andre mener at en heller burde satse på 'sakte' turisme der turistene oppholder seg lengre i Flåm, og slik får anledning til å benytte seg av flere lokaltilbud. Andre nevner at de var imot cruisekaien som ble bygget i forbindelse med Flåmsbanen, men at de ikke ble hørt. Fra andre beboere påpekes det at Flåm tjener godt på cruisenæring og at dette har vært bra for bygden. Dette blir sagt imot av flere som mener at bygden hadde klart seg helt fint uten cruiseturisme. I kommentarfeltet kan en i tillegg lese om beboere som er oppgitt over trengsel, lydstry fra skipene og forurensning.

Bøndernes høyballaksjon og andre irritasjonsmomenter

I en artikkel fra Bergens Tidende kan en lese at misfornøyde bønder i 2014 startet en høyballaksjon rettet mot cruiseturismen. Dette kom som følge av at havnevesenet lagde to store fortøyningsbøyer nært en nasjonal lakseelv uten noe forvarsel (Hageskal, 2014). Bakgrunnen for aksjonen var et ønske om å bevare miljøet. Høyballene var dekket med tekstene: «no cruise ships» og «no grandi navi». Disse ble ifølge BT i etterkant skåret i stykker av ukjente gjerningsmenn (Valland og Skåtun, 2014). At høyballene ble skåret i stykker gir indikasjoner på at det er stor lokal uenighet om cruisenæringen i Flåm. Aksjonen fikk stor oppmerksomhet både nasjonalt og i bygden, og diskusjonen om cruiseturisme i Flåm startet for alvor som følge av dette.

¹³ Hva skjer i Aurland kommune, 28. august 2019, Facebook.



Fotografi tatt av Anders Fretheim i 2014. (Gjengitt med tillatelse).

Fra en reportasje i Dagens Næringsliv ble bøndene bak høyballaksjonen intervjuet av Anne Fougner Helseth & Fartein Rudjord (2014). I den kan en lese om årsakene til at bøndene hadde fått nok. Artikkelen bekrefter argumenter fra mine samtaler med innbyggere i Flåm. I flere av disse samtalene ble misnøyen til bøndene nevnt, hvor det ble lagt vekt på at røyken til cruiseskipene trekker opp til gårdene. Et annet poeng var skipenes enorme størrelse som gjør at de blokkerer utsikt til fjord og natur. En bonde i reportasjen uttrykker at han «ikke orker å leve slik lenger», og trekker frem mengden cruiseturister, støy, og forurensning som de største problemene. Turistene påvirker ikke bare menneskene, men også beitende dyr som lett lar seg skremme. To av de nærmeste naboene til cruisekaien uttaler at de hører hvordan motordurene fra skipene får glassene i finskapet til å klirre. En annen ting som påpekes som plagsomt er de høylytte aktivitetene om bord. Det er både høy musikk og informasjon som blir gitt over mikrofon. Dette fører til at folk vekkes av at skipene ankommer i syvtiden om morgenen, og på godværsdager bærer støyen fra skipene helt opp til bondegårdene i dalføret. Utsikten til fjorden blokkeres også av de store skipene (Helseth og Rudjord, 2014). Manglende utsikt på grunn av de store skipene er et argument går igjen i flere artikler fra ulike deler av landet.¹⁴ Hvordan turistene gir lite grunnlag for lokal samfunnsutvikling er også et argument som trekkes frem.

¹⁴ Se for eksempel: Dagbladet 24 juli 2013 <https://www.dagbladet.no/nyheter/turistbatene-sperrer-for-all-utsikt--det-er-helt-forferdelig-a-vaere-her/62694527> (Doksheim, 2013).

Dagbladet 15 juli 2019 <https://www.dagbladet.no/nyheter/har-fatt-nok---husene-blir-fulle-av-sot/71392183> (Hagen, Ridder-Nielsen og Seelhus, 2019).

De intervjuede i artikkelen fra Dagens Næringsliv er også irritert over at cruiseturistene legger igjen lite penger fordi de overnatter og spiser på skipene. Sistnevnte er nok en bekreftelse på uenigheter rundt cruiseturismens inntjening. En av bøndene nevner «people pollution» og mener det er for mange folk på et lite område. Den samme bonden adresserer også at en tidligere kunne lukte lukten av nyslått gress, mens det nå er «..tungolje som river i neseborene» (Helseth og Rudjord, 2014).

Lars fra Aurland fikk også spørsmålet om hvilket inntrykk han hadde av hva lokalbefolkningen synes om cruiseturismen. Lars trakk frem de allerede ovennevnte argumentene, som at folk blir plaget av røyklukt fra skipene, av sot på vinduene, og av turister som vandrer inn på eiendommene deres. I likhet med Stedje mente han også at det er vanskelig å skille ulike typer av turister:

Det er ikke så lett å skille mellom cruiseturist og en annen turist som har kommet med bil og går rundt i Flåm sentrum, såå.. men det er klart at det er jo sånn.. flere forteller om problemer med toalett.. det er jo fortsatt sånn at man går på toalett i hager rundt om til folk.

Dette med at turistene går på toalettet i hagene til folk, hørtes ganske usannsynlig ut, men det var noe som kom opp i flere samtaler. En bonde fra artikkelen til Dagens Næringsliv påpeker også at turistene forviller seg inn på eiendommene til folk og gjør sitt fornødne der, eller i grøftekanter langs veiene (Helseth og Rudjord, 2014).

I masteroppgaven til Ueland og Falkenberg-Arell (2019) kommer det frem at informantene deres har en oppfatning om at turismen har økt trafikken på alle områder: gående, syklende, kjørende og antall cruiseskip som er i fjorden. Mengden fottrafikk gjennom eiendommene og beiteområdene oppleves som plagsomt. En av informantene deres mener at det har vært nesten 100 passeringer daglig mellom starten av juli og slutten av august. En annen mener at det er tusenvis av turister som går over tunet hans. En uttrykker at turismen ikke har påvirket eiendommen hans direkte, men at sammensetningen av stor trafikk og støy langs E16, gjør at han ikke kan sove med soveromsvinduet åpent lenger. Det er også et argument som går på at det ikke finnes regler eller begrensninger når det gjelder turismen, dette fordi vedkommende «..ser cruiseskip hele tiden» (Ueland og Falkenberg-Aerell, 2019, s. 70). En informant eier båt, men sier at den ikke blir brukt lenger fordi det er så mange andre båter i fjorden. Hen synes det er merkelig at verdensarvlistestatusen i området som skal trekke så mange turister, ikke gagner de som bor der. Informanten er også frustrert over de gamle båtene fra 70-tallet som «..spyr ut

dritt» (Ueland og Falkenberg-Aerell, 2019, s. 70). Hen mener også at aktører med båter som The Fjords som kjører hybrid og helelektrisk bare er ment for å «...skumme fløten» (ibid., s.70). Gjentakende argumenter i studien til Ueland og Falkenberg-Aerell er at turistene blokkerer veibaner, går over dyrket mark, forstyrrer dyrene, har hunder uten bånd i områder med båndtvang, og at de kjører med terrengsykkel. Dette er både forstyrende for beitedyrene og vedlikeholdskrevende for bøndene, som mener at turistene har vist mindre og mindre hensyn de siste 5-10 årene, blant annet ved å bruke bekken som toalett (ibid, s. 80). At turistenes bruker naturen som toalett kommer altså til syne også her. Det er uenigheter rundt denne problemstillingen; Stedje mener at det er en misforståelse at det er cruiseturistene som bruker naturen og hagene til folk som toalett. Dette fordi de ikke camper og fordi de har toalett tilgjengelig på skipet.

I en annen artikkel fra BT av Audun Hageskal (2014) uttrykker Flåms bønder stor misnøye over cruiseturismen; «tidligere kjente vi lukten av gress, nå kjenner vi bare lukten av røyk». I denne artikkelen er det lukten av røyk som nevnes, i forrige artikkel var det lukten av tungolje. Dette er tredje gang at lukt tilknyttet cruiseskip kommer opp. At lukten endrer seg på et sted som følge av trafikk av cruiseskip virker dramatisk, og gir negative assosiasjoner både i forhold til miljø, trivsel på stedet og forurensning. Innbyggernes skepsis til cruiseturistene omfatter mange områder. Lars påpeker også flere grunner til at lokalbefolkningen kjenner på metning. En av dem er at lokale næringer kjøper opp boliger og eiendommer sånn at de kan brukes som ansattboliger, bygges om til hotell, eller at en lager utleieleiligheter som legges ut på segmentet Air B&B. I introduksjonen ble det nevnt en dokumentar som skildrer effektene av cruiseturisme i Europa, i den ble dette også trukket frem som et stort frustrasjonsmonument for innbyggere i populære cruiseturistbyer. Konsekvensene er få ledige boliger og stor prisvekst for lokalbefolkning hvor turismen er økende, dette fører igjen til fraflytning fra byene. Lars mener at dette, i tillegg til andre aspekter, gjør at innbyggerne kan få nok:

Lars: ...så blir det jo en sånn frustrasjon blant de som bor her da, hvor du liksom får alle disse, alle disse lagene oppå hverandre, så blir man jo kanskje litt metta på det, så går det jo selvfølgelig ofte ut da, der er jeg enig med havnesjefen, at det går ofte ut over cruiseturismen for den cruisebåten er så veldig stor og tydelig og veldig til stede, veldig lett å peke på den, så det er ikke alltid bare den sin skyld da. Men det er klart at den bidrar jo veldig, veldig tett på da, og dette med lyd, hver gang en cruisebåt legger til havn og drar fra, så tuter den jo sant.. å visst du har det hver dag hele sommeren og du bor i sentrum der så er ikke det så veldig gøy lenger. Selv om det er gøy for de passasjerene på båten som får det innimellom.

Vilde: Ja, forståelig.

Lars: De går jo på tomgang hele tiden, de går.. så du har den duren, den konstante duren.

Vilde: Ja, det er jo et hotell rett ved siden av kaien.

Lars: Det er jo en grunn til at det ikke bor så veldig mange i selve sentrumsområdet. Det er noen få eneboliger, eller så er det utleie boliger og ferieboliger, og jeg mener som et prinsipp så bør det være sånn at et godt sted, på en måte å utvikle turismen da, det bør være at noen har lyst til å bo der, visst noen har lyst å bo der så kan du utvikle, altså.. i det øyeblikket folk ikke har lyst å bo der lenger så er det ikke et bra sted å ha på en måte turistnæringen da.

Lars mener at turismen og cruisetrafikken gjør at innbyggere i Flåm ikke bor i sentrumsområdet. Kirshenblatt-Gimblett påpeker som nevnt at lite kjente steder gjøres om til destinasjoner som er attraktive for turister. Konstruksjonen av den 'museale virkelighet' går ut på at kulturelle elementer som tradisjonelle drakter, matretter og instrumenter fremheves og vises frem på turistifiserte steder, for å vise frem stedets genuine kultur. Dette kan gjøre steder attraktive og være en motivasjon for mennesker til å reise. På tross av Smiths rådende kulturarvdiskurs som noe fortidig som må bevares, repareres, restaureres, fornyes, revitaliseres, og gjenopprettes – er den produsent av samtidens kultur og skaper noe nytt av det som har røtter i fortiden: «Heritage is a new mode of cultural production in the present that has recourse to the past» (Kirshenblatt-Gimblett, 1998, s. 149). Kulturarven er i så måte en industri som gir fortiden verdi. Dette gir utslag i økonomisk gevinst gjennom turismen: «Heritage and tourism are collaborative industries, heritage converting locations into destinations and tourism making them economically viable as exhibits of themselves. Locations become museums of themselves within a tourism economy» (Kirshenblatt-Gimblett, 1998, s. 151). Steder eller objekter som ikke har verdi i seg selv, får det dermed gjennom kulturarvssider og promoteringen av dem. Kirshenblatt-Gimblett hevder at stedene konverters til en slags utstilling, hvor økonomisk inntjening er målet. Dette går ut over lokalbefolkningen i området som må tilpasse livet sitt etter en økende mengde turister. Dette kan også kobles til Smiths syn på kulturarv som kulturelle forestillinger eller prosesser som forekommer på kulturarvssteder (Smith, 2006, se også; Smith 2012 s. 213). Kaia Wøien Nicolaisen påpeker at mange av hennes informanter ikke opplever Flåm som et autentisk sted lenger på grunn av turismen. De mener at stedet er mer tilrettelagt for turistene enn for lokalbefolkningen (Nicolaisen, 2020, s. 76). Dette bunner også i lokalbefolkningens bekymring for cruisetrafikkens konsekvenser på naturen.

Cruisetraffikkens påvirkning på naturen

Det er som allerede fastslått flere argumenter i avisartiklene og blant lokale beboere som går på at cruiseskipene ødelegger naturen. En innbygger fortalte i en samtale at den lokale stranden pleide å være flittig brukt av lokalbefolkningen på sommerstid. Nå derimot, på grunn av all skipsfarten, vil mange ikke bade i fjorden lenger. Stranden ble også nevnt av Lars, som påpekte at den og andre strender blir mindre og mindre for hvert år grunnet bølgene forsakket av cruiseskip og ferger:

...bare det i forhold til bølger, altså inni Nærøyfjorden så er det, så er på en måte dette en del av verneområdet, og da sånne kjempe fine sandstrender, hvor da bølger fra visse type båter graver vekk disse strendene, altså graver vekk en meter av stranden hvert år, og nå har det liksom holdt på i så mange år at nå har man allerede ødelagt flere meter innover med strandlinje som vi aldri får igjen.

Ifølge Lars har argumentet til havnevesenet vært at de ikke kan regulere dette på grunn av mottakplikten ovenfor skip. Mottakplikt betyr at havene har plikt til å ta imot alle skip som vil legge til. Lars mener at dette er problematisk fordi det da ikke er noen som kan regulere utslipp i fjord og luft:

Altså vi vet jo ikke om det skader, eller ikke skader naturen, men visst vi er usikre da burde vi egentlig bare si at «okei da kommer ikke dere inn før dere i hvertfall har bevist at ikke dere skader naturen da». Såå.. men det er veldig mange, eller veldig få som tør å ta den i bruk da, for det er klart, det skader jo selvfølgelig omdømmet og det skader jo inntjening, «ungene skal jo leve av no».

Lars mener altså at dette kan bunne i en redsel for å miste næring og dermed også inntjening i Flåm. Dette er et godt eksempel på et skjæringspunkt som gjør seg gjeldende globalt, mellom det å vise frem kulturarv og å samtidig skulle beskytte den. Norge er et av få land i verden som har allemannsrett. Dette innebærer fri ferdsel i utmark som er privat eiendom. Bonden i artikkelen til Dagens Næringsliv synes allemannsretten er et problem fordi turistene får informasjon fra turoperatørene om at de kan ferdes hvor de vil. Dette mener han også bidrar til å gjøre Norge attraktivt som reisemål, men at allemannsretten gjør at turisttrafikken i norsk natur er vanskelig å regulere eller styre (Helseth og Rudjord, 2014). Allemannsretten kommer slik i konflikt med både bærekraftig forvaltning av naturområder og med lokalsamfunnet.

Henriette Sandstå påpeker i sin masteroppgave at Flåms økonomiske vekst er avhengig av at turistene får det destinasjonen promoteres som: autentiske naturopplevelser i ren og uberørt

natur. Dette blir problematisk om veksten av cruiseturisme fortsetter, fordi slitasje på natur og forurensning i sjø og luft, er direkte følger av denne veksten (Sandstå, 2019, s. 42). Laurajane Smith påviser at det er en pinlig nødvendighet av kulturarvsturisme som på den ene siden bringer inn de økonomiske ressursene for å bevare og opprettholde kulturminner og steder, mens de på den andre siden oppfattes som truende og i stand til å utslette både kulturarvens kulturelle autentisitet og historiske atmosfære (Smith, et al., 2012, s. 212). Dette er interessant fordi det er rimelig å anta at en ved cruisenæringens oppstart på Vestlandet ikke kunne forestille seg den massive utviklingen som skulle skje innen cruisenæringen, og heller ikke de konsekvensene denne trafikken ville få. Masseturismen er med på å forandre stedet og naturlandskapet i området. Tiltak for å regulere tilgangen til norske fjorder, for på den måten å regulere volumet av turismen og dens påvirkning på miljø, mennesker og natur, er et stadig debattert tema.

I materialet fra turistbrosjyrene er det både med fotografier og tekst tydelig at Flåms naturlandskap står i fokus, og at mye av oppmerksomheten tillegges Nærøyfjordens UNESCO-status. Naturdiskusjonen i Flåm er paradoksal. På den ene siden skal den vises frem for å tiltrekke turister og besøkende, mens den på den andre siden ødelegges av dette. Naturen markedsføres av sosiokulturelle instanser som staten, kommunen, reiseselskaper og lokale aktører. Konsekvenser for naturen tilknyttet økt turisme er diskutert blant lokale innbyggere og i debatter om cruiseturisme. På bakgrunn av dette kan det argumenteres for at det finnes to overordnede diskurser om miljø hvor det er klart at natur inngår i cruisedebatten. Den første er en romantisert diskurs om naturlandskapet som kan knyttes til en miljødiskurs. Denne markedsfører den unike naturen på stedene og er kommersiell.

Den andre finnes i avismaterialet, i kommentarfelt og i intervjumaterialet – både når det gjelder i avisintervjuene og blant mine informanter. Denne går på at cruiseskipene og turistene ødelegger naturen. Sistnevnte kan gli inn i en global klimadiskurs som har gjort seg gjeldende de siste ti årene. Den globale klimadiskursen kan knyttes til diskurser om miljøbevissthet som en finner på regjeringen sine sider, hos reiselivsaktørene og i det øvrige materialet. En av selvmotsigelsene i denne er som nevnt at Innovasjon Norge er et statlig norsk selskap, som har formål om å øke næringslivet i hele landet ved å promotere Norge som reisemål (jfr. Kap. 3). I departementene i Regjeringen utarbeides det samtidig en rekke forslag til hvordan vi kan forebygge og redusere forurensningen på natur og miljø, som blant annet turismen forsaker.

Oppsummering

Miljødiskursen i Flåm og Nærøyfjorden arter seg på to ulike måter på trykk. I turismenæringen fokuseres det på bærekraft gjennom lokal og kortreist mat og forebygging. I avisene kommer den samme diskursen til uttrykk med en mer pessimistisk vinkling; innbyggere er bekymret for naturområdets tålegrense og utslipp som allerede oppfattes som et stort problem i bygden.

Utsagn om forurensning og lukt, sammen med andre aspekter som at turistene gjør fra seg i naturen, kan derfor kobles til en kritisk diskurs om turisme som især omfatter cruiseturisme. Ved at disse fortellingene artikuleres både i aviser og i samtaler om cruiseturistene, blir de del av diskursive praksiser som kan forsterke den kritiske diskursen. Kulturarvdiskursen kommer til uttrykk parallelt med diskurser om miljø ved at naturarven beskrives i nesten alle reisebeskrivelsene av bygden. Denne viser seg også på trykk i avisene og i samtaler med innbyggere som er bekymret for bevaring av naturen.

I forholdet mellom å bevare og å vise frem Flåm og Nærøyfjorden er det mange utfordringer. Cruiseturisme som er livsgrunnlaget til flere av bygdens innbyggere, oppleves som forstyrrende og ødeleggende både for disse og for andre. De ovennevnte argumentene i cruisedebatten viser at cruiseturisme skaper stort engasjement i lokalsamfunnet i Flåm. Argumentene viser også at lokalsamfunnet er delt i sine meninger om cruiseturisme i bygden.

KAPITTEL 5

BERGEN

Bergens utvikling som turistdestinasjon

Bergen har som tidligere nevnt, i likhet med Flåm vært tilknyttet cruisetrafikk siden midten av 1800-tallet. Bortsett fra cruiseturismen, var det ifølge historiker Anders Haaland ¹⁵lite som lokket utenlandsreisende til byen på denne tiden (Haaland, u.å). Selv om naturromantikken tidsalder var følbar, med turister som ville besøke fjord og fjell, var Bergen dårlig rustet for å ta dem imot. Turistene ble møtt med gjestfrihet og en viss hjemmehygge, men det var lite eller ingen turistkomfort. De laksefiskende lordene fra England måtte derfor nøye seg med å ta inn

¹⁵ I Bergen byleksikon (u.å.) Se: *Samferdsel og reiseliv*:
<https://www.bergenbyarkiv.no/bergenbyleksikon/bergens-historie>

på private og enkle gjestgiveri. En britisk gjest uttalte i 1849 at Bergen var uten gode hoteller. 1885 skulle derfor bli et merkeår for turismen da Hotel Norge ble etablert. Statistikk over reiselivet ble ført fra 1892, og på slutten av århundret var reiselivet godt organisert. Samme år førte fremmede turistskip kalt «fyltende hoteller» med seg 3640 reisende til Bergen, og i 1912 var dette tallet steget til 10 116 (Bergen kommune, 2019).

Bergens første cruiseskip var D.Y. «Meteor», som første gang ble satt inn i cruisetrafikk på Vestlandet sommeren 1904. Skipet ble siden brakt til England, før det vendte tilbake til Norge og solgt til Det Bergenske Dampskipsselskap i 1921 (Svendsen, 2016, s. 6). Det Bergenske Dampskipsselskap hadde i en årrekke drevet med cruisevirksomhet, men Meteor var det første Bergenseide skipet som var spesialbygd for cruise. Både i norsk og internasjonal sammenheng var dette en sjeldenhet, da man stort sett hadde brukt vanlige passasjerskip til cruiseformål. Under byggingen av Meteor hadde man tenkt på det som et slags 'folkecruiseskip'. Derfor hadde det flere lugarer enn det som var vanlig. Dette gjorde også billettprisene rimeligere. Selve toktene var også litt kortere enn det som var normalt, og alle disse endringene gjorde reisene mer attraktivt for 'folk flest'. Allerede på begynnelsen av 1920-tallet var cruisetrafikk i ferd med å bli en form for «masseturisme». Cruise gjestene var i likhet med i dag, interessert i å besøke ulike severdigheter som Fløyen og Nærøydalen (Bagge, 2019).

I turismeetableringens startfase hadde det vært et problem at byen ikke hadde kaier hvor 'de flytende hotellene' kunne legge tid. De ble derfor liggende å vente i Puddefjorden, mens passasjerene ble fraktet i land med fløttmennes robåter. Senere ble små dampdrevne fartøyer som Laksevågfergen tatt i bruk. Først i 1923 når Skoltegrunnskaaien var fullstendig utbygd, ble forholdene tilfredsstillende. På grunn av Bergens sentrale beliggenhet i det vestnorske fjord-distrikt og på grunn av havnens funksjon som knutepunkt i landets rutenett, ble Bergen etter hvert en viktig innfallsport for utenlandske turister. Særlig viktig var det at Englandsruten, Hamburgruten og Hurtigruten til Nord-Norge møttes i byen. Turistforeningen for Bergens By og Stift som ble grunnlagt i 1890 tok mange lokale initiativ, blant annet til byggingen av Fløibanen og Fløirestauranten. Det var i tillegg en økende satsing på reiselivet gjennom store reiselivskongresser, og ulike reiseselskap som ble etablert på slutten av 1800-tallet. Åpningen av Vossebanen i 1883, Bergensbanen i 1909 og Den Norske Amerikalinje i 1913, stimulerte også til reiselivet (Bergen byarkiv, internett, u.å.).

I dag utgjør reiselivet en stor del av byens næring. Bergen kommune opplyser at det i 2019 var 636 reiselivsbedrifter med til sammen 7580 ansatte i kommunen. I 2019 hadde Bergen flest cruisebesøk i Norge med 325 cruiseanløp (Bergen havn, 2020). I likhet med i Flåm er det også i Bergen lagt vekt på at byen skal være attraktiv for turister. Som Norges nest største by finnes det mange attraksjoner, og en rekke severdigheter fra ulike historiske perioder tilbys. Det er også et stort utvalg av hoteller, mat- og drikketilbud, handlemuligheter, opplevelsestilbud, og også musikk- og kulturarrangementer. Ifølge Innovasjon Norge (2019, s. 25) besøker 75% av cruisepassasjerene i Bergen Fisketorget. Fløibanen som har to millioner påstigninger i året (Floyen, u.å.), blir besøkt av 45%. 31% av cruisegjestene besøker også Bryggen som ble skrevet inn på UNESCOs verdensarvliste i 1979 (Riksantikvaren, u.å.). Den middelalderske og hanseatiske historien blir av mange betraktet som del av Bergens identitet. Hvordan reiselivet presenterer Bergen gir et blick inn i turismediskursen.



Skipet «Meteor» i Bergen før første verdenskrig. Skipet var 106 meter langt og hadde 250 lugarer (Marcus, u.å.)



Fotografi av Bjørn Erik Larsen, Bergens Tidende 25. oktober 2018

Verdensarv- og middelalderbyen Bergen

På internettsiden til Visit Norway står det at Bergen er en «verdensarvby». Ifølge Laurajane Smith utnyttes kulturarvsstatusen for å heve og bekrefte steders renommé og popularitet. Verdien av begrepet kulturarv er derfor ikke å finne i de fysiske objektene eller stedene, men i kulturarvsdiskurs. Kulturarv er derfor en *forestilling* som gjennom handlinger om den, kan fremkalle spesifikke minner og erindringer. Disse kan konstruere en følelse av stedstilhørighet og forståelse i samtiden (Smith, 2012). Dette gjelder for Bryggens historie som går helt tilbake til middelalderen. Denne epoken aktualiseres særlig i turist-sammenhenger. I det følgende vil det gis flere eksempler på middelalder-fremstillinger slik de kommer på uttrykk i turistbrosjyrer og på turistnæringens internettsider.



Rettigheter: Bergens reiselivslag, fotografi av av Girish Chouhan. Fotografiet av bryggen er et av mange fotografier av Bergen på nettsiden Visit Bergen (u.å).

Fotografiet av Bryggen er et av flere hentet fra Visit Bergen sine nettsider. Dette er typisk for fremstilling av Bergen, og i karakteristikken av Bryggen står det: «Bergens første bebyggelse lå på Bryggen som i dag er inkludert i Unesco`s liste over verdens kulturarv og er en av Bergens mest populære attraksjoner» (Visit Norway, u.å). Med både bilder og tekst ønsker turistnæringen å skape et bilde av Bergen som en by med en spesiell og stemningsfylt middelalder-atmosfære. I den offisielle turistbrosjyren «Bergen» produsert av Visit Norway kan en for eksempel lese at:

På verdensarvstedet Bryggen kan du lære om Hanseatene som i sin tid gjorde Bergen til en av Europas største handelsbyer. En guidet fottur mellom de skjeve bygningene forteller om livet på Bryggen i middelalderen og byens tidligste historie. En fornemmelse av fortidens slit og strev, høytid og fest. På Bymuseets guidede tur «En vandring i Middelalderen til fots», opplever du i tillegg Mariakirken – byens eldste stående bygg fra 1100-tallet, som har den rikeste kirkekunsten av alle middelalderkirker i Norge. Du får også oppleve Rosenkrantzårnet, som var bolig for kongene Magnus Håkonsson og Erik Magnusson frem til 1299. (Visit Norway, u.å).

Sitatet viser ikke bare hvor viktig den hanseatiske tiden og middelalderen er for Bergen, men også hvordan et begrep som «verdensarvstedet» kan stå som en garantist for en unik by. Plassert i en turistbrosjyre, blir det tydelig hvordan verdensarv, slik Smith hevder, kan fungere som en vare. Ifølge henne er inntjening fra turister begrepets overordnede mål. Barbra Kirshenblatt-Gimblett er også opptatt av kulturarv i sammenheng med økonomi og ser kulturarvsteder som

reisemål 'destinasjons', som skapes av en økende etterspørsel på det globale markedet. Dette er et resultat av en økende interesse for steder med kulturelt innhold hos turistene (Kirshenblatt-Gimblett, 1998, s. 151-153).

For å skille seg ut blant andre turistdestinasjoner må steder gjøres interessante for turistene, slik at disse velges som reisemål: «To compete for tourists, a location must be a destination. To compete with each other, destinations must be distinguishable, which is why the tourism industry requires the production of difference». (ibid., s. 152). Tilstrømningen av turister kan medføre at det som utmerkes som spesielt, endrer stedet til kulturarvsdestinasjoner gjennom formidlingen av kulturarv. Fremheving av middelalderen kan sees som ledd i en kulturarvsproduksjon. Dette er en prosess som er betegnende for de fleste steder som befinner seg på UNESCOs verdensarvliste. Et eksempel på dette er middelalderbyen Visby på Gotland. Her kan kulturarvsproduksjonen følges gjennom en rekke inngrep for å fremheve middelalderfæren. Oppføringen har ført til mange endringer i byen der det middelalderske i Visby homogeniseres og estetiseres (Ronström, 2007, s. 95). Prinsippet om produksjon av kulturarv i Bergen er det samme som i Visby, selv om det ikke har hatt like inngripende og materielle konsekvenser for Bergen. Bryggen og dens historie er også viktig for restauranten Bryggestedet. De Historiske er en medlemsbaserte næringsorganisasjon hvor hoteller og bygninger med verneverdig verdi er samlet. I deres brosjyre kan en om Bryggen lese:

At the heart of Bryggen in Bergen, lies Bryggen Tracteursted, dating from 1708. Bryggen is famous around the world, and is a UNESCO World Heritage site and a «must see» for all visitors to Bergen. Bryggen Tracteursted is an intimate à la carte restaurant with modern cuisine inspired by the food culture of Bergen and the Hanseatic League (De Historiske, 2019, s. 83).

At Bryggens historie promoteres på en restaurant som ligger på Bryggen er ikke rart. Ordlyden er likevel et eksempel på kulturarvstatusens viktighet i reklamering av byen (De Historiske, 2019, s. 83). På Visit Bergen sine nettsider finnes det også flere forslag til aktiviteter hvor det lages innganger til middelalder og kulturarv: Besøk til Middelalderbygningene Håkonshallen og Rosenkrantzårnet er blant disse. Under en kategori som heter: «10 ting du kan gjøre gratis i Bergen» er allerede kjente forslag gjengitt: Tur til Bryggen eller Fisketorget, Fjellturer på de syv fjell, utforskning av smau til fots, gratisfestivaler, og utforskning av gamle Bergen, er alle del av disse (Visit Bergen, u.å.). Bussturen: «Hop on and off» betjenes av to røde dobbeldekkbusser som bare er å se i Bergen på sommerstid. Bussturen har 13 stopp, at Bryggen er et av disse er selvsagt (Stromma, u.å.).

Ved å gjøre kulturarven så tilgjengelig som mulig kan en også tjene mer penger på den. Dette kan knyttes til en økende kommersialitet innen turisme slik som Kirshenblatt-Gimlett påpeker. Restauranter og aktører som Stromma får inntjening ved å bruke Bryggen som trekkplaster i deres reklamasjon. Kulturarven iscenesettes ved at turistene inviteres inn til å delta både gjennom «en vandring i middelalderen», eller ved å begi seg med på en busstur som tilrettelegger for stopp ved Bryggen. I likhet med i Flåm, kan disse aktivitetene betraktes som diskursive praksiser. Deltakende turister er på den måten med på å konstruere og opprettholde diskursen om Bergen som en kulturarvsby, med røtter i middelalderby. Kulturhistoriker Arne Lie Christensen hevder at middelalderen har en egen tiltrekningskraft for vår tids mennesker, og at den forbindes med noe fascinerende, romantisk og magisk (Christensen, 2011, s. 195). Slik skapes det et unikt sted som forflytter turister tilbake i tid, hvor turisme- og kulturarvsdiskursene flettes inn i hverandre.

Oppmerksomhet til middelalderhistorie og en spesiell stemning finner en også igjen i andre beskrivelser av byen på Visit Norway sin nettside: «Hvor reiser du når du har lyst å kjenne på storbypulsen, men samtidig ønsker deg avslappet småbysjarm? Til Bergen så klart!» Videre står det: «..Rusle i de koselige, trange brosteinsgatene som snor seg gjennom sentrum» (Visitnorway, u.å.). På Fjord Norway sine nettsider beskrives Bergen på denne måten: «Èn by – grenseløse opplevelser. Det som virkelig har gjort Bergen kjent rundt om i verden, er byens helt spesielle sjarm og atmosfære. Den bare må oppleves!» (Fjordnorway, u.å.). Ifølge Lie Christensen handler moderne opplevelsesturisme om salg av opplevelser av mange slag. På internett og i fargerike brosjyrer kan folk finne fram til de riktige stedene. Mange mennesker søker noe annerledes, lokalt og «autentisk», ofte noe gammeldags – som tilsynelatende skiller seg fra deres egen hverdag. Samtidig stiller turistene gjerne krav til moderne komfort, gode restauranter og alle «fasiliteter». Paradoksalt nok blir mye av dette «særpreget» tilrettelagt etter en felles internasjonal mal, beregnet for en europeisk middelklasse (Christensen, 2011, s. 196). Anne Eriksen påpeker at UNESCO har fått kritikk fordi verdensarvlisten har en sterk europeisk dominans. I praksis fører dette til at europeisk kultur sidestilles med «universal value». Listen er også blitt kritisert for å støtte opp under en sterkt kommersialisert «kulturarvsindustri» som tilbyr idylliserte historiefremstillinger til turister (Eriksen, 2014, s. 477 og 478). Bergen er et eksempel på dette. Reisebyråenes diskurser om kultur- og naturarv er innbydende, og det er nesten en overtalende og lukket tone om hvor vakker og sjarmerende Bergen er.

Fjord, fjell og sjøbyen Bergen

Skal en fullt ut forstå hvor populær Bergen er som cruisehavn – må også natur og geografisk beliggenhet, Bergen som inngang til fjordene, tas høyde for. Byens beliggenhet er ideelt for cruiseturister som også ønsker å få med seg de vestnorske fjordene. Dette legges det til rette for at turistene skal få vite. På Visit Bergens nettside er det for eksempel en egen kategori kalt «Fjordturer»: «Bergen ligger omkranset av en av verdens mest populære attraksjoner, de norske fjordene. Fjordene er oppført på den berømte UNESCOs verdensarvliste og utpekt av National Geographic til verdens beste uberørte reisemål» (Visitbergen, u.å.). Det hevdes også at: «Bergen ligger mellom Norges to største fjorder, Hardangerfjorden og Sognefjorden, og er et ideelt utgangspunkt for ulike fjordutflukter, inkludert den populære rundturen «Norge i et nøtteskall» (Visit Norway, u.å.). De fleste fjordturene tilbys i sommerhalvåret, men i likhet med Flåm tilbys det også i Bergen vinterutflukter. Totalt finner jeg hele trettisyv foreslåtte fjordturer med avgang fra Bergen. En av disse heter «Bergen Heritage Tour». Målet med turen er: «..hvordan Bergen har utviklet seg langs fjorden med industri og bebyggelse». (Visitbergen, u.å.).

På Visit Norways nettsted reklameres det for: «..Vakre omgivelser innbyr til mange spennende turer fra Bergen. Byen, kysten og fjordene i Bergensregion tilbyr deg den ideelle kombinasjon av natur, kultur og aktiviteter som vil gi deg opplevelser for livet» (Visitnorway, u.å.). Videre: «..Med Bergen som utgangspunkt kommer du til selv de innerste fjordarmene og tilbake på en dag. Du finner turer både til Sognefjorden og til Hardangerfjorden» (Visitbergen, u.å.). En av fjordturene er «Basic fjord tour from Bergen», dette beskrives som «En fantastisk rundreise i norsk natur» (ibid.). Turen inkluderer tog fra Bergen til Myrdal hvor en tar Flåmsbanen til Flåm. Siden er en RIB båt fremkomstmiddelet til Gudvangen, før en busser til Voss, og til slutt tar toget tilbake til Bergen (ibid.). En annen fjordtur er Bergen-Flåm/Flåm-Bergen. Den beskrives slik: «Områdene langs Sognefjorden sies å være blant de vakreste turistmålene i verden. Det er Norges lengste fjord og kalles på folkemunne for «Kongen av Fjorder» (ibid.). Skildringene fra Visit Norway inneholder i tillegg natur også kulturopplevelser:

Som europeisk kulturby, verdensarvby, og UNESCO -matby tilbyr Bergen opplevelser og kultur på høyt nivå. Bergen er selve hjertet i de norske fjordene, og gir deg en ideell kombinasjon av natur, kultur og storbyopplevelser. Uansett årstid. (Visitnorway, u.å.).

På Fjord Norway sine nettsider ruller en film med vakre fotografier av Bergen over skjermen. Denne viser landskapet fra sjøsiden i innseiling til byen, utsikt fra Ulriken og fra Fløyen i solnedgang. På en fjelltopp ytterst på en stor flat stein danser en dame. Kjolen hennes blafrer i vinden mens armer og bein gjør store elegante bevegelser. Klippet varer bare noen sekunder, men det er nok til å få assosiasjoner til den dansende Huldra ved Kjøfossen i Flåm. I likhet med i Flåm er Bergen rammet inn i en mytisk natur, og som i resten av Norge, blir eventyrlige skapninger som troll brukt som virkemiddel i reklamene. Fløibanen er som nevnt tidligere en av Bergens mest populære attraksjoner og på Visitbergen.no skrives det at:

Ta Fløibanen til toppen av Fløyen! Her kan du se den fantastiske utsikten, boltre deg på lekeplassen, leke i Trollskolen, gå spennende naturstier og padle kano på Skomakerdiket. Om du er i Bergen er Fløyen (320moh.) et sted du bare må besøke! En tur med Fløibanen er en opplevelse i seg selv, med de to tradisjonsrike vognene som har fraktet folk til fjells i over 100 år. Turen starter i hjertet av Bergen sentrum og tar deg til toppen på rundt 6 minutter. Der venter en spektakulær panoramautsikt over byen, fjord og fjell. (Visitbergen, u.å.).

Bergens historie og tradisjoner er markert i redegjørelsen. Det poengteres også at en fra Fløyen får en *spektakulær* utsikt, som gir overblikk over fjellene og de kjente fjordene. Beskrivelsen er fulle av lovnader om en idyllisk opplevelse. Fløibanen og Fløyen fremstilles i flere av reisebrosjyrene blant byens høydepunkt: «Bergen er byen mellom de syv fjell, og det mest tilgjengelige av dem alle er Fløyen (320 moh.), som enkelt kan bestiges på seks minutter – takket være Fløibanen» (Visit Bergen, u.å.).

Selv om Bergen er en større by blir også fjellene og naturen generelt knyttet til norske folkeeventyr. Karakterer herfra er tilstede på Fløyen; et stort troll er noe av det første turistene møter i det de når toppen. I tillegg til å møte på flere av dem i «Trollskogen», er skilt med hekser flyvende på kosteskraft festet til trær. Hekser er en del av Bergens historie og internasjonalt er de del av fiksjon og magi. Felles for figurene er at de kan assosieres med naturen; Trollene bor i fjell og skog, og hekser flyr på kosteskraft over de syv fjell. På Fløyen er troll og hekser strategisk plassert i naturen og slik blir både det 'norske' og det 'bergenske' bakt inn i dette. På Fløyen arrangeres det også «Hekser og fanteri» som beskrives slik: «Høstvinden blåser, bladene faller og trollene hutrer i Trollskogen, men er det flere som våkner til liv når mørket kommer mon tro? Tør du smyge deg på stiene gjennom skogen og se hvem som befinner seg der?» (Visit Bergen, u.å.). Arrangementet lover en skal få oppleve hekseri og fanteri på «en skummel tursti» (Visit Bergen, u.å.). Ved å dramatisere historier og myter om hekser henvender arrangørene seg til turistene med en performativ fremføring der turister og besøkende kan ta

del i forestillingen. Slik dramatiseres en del av historien om Bergen med turistene som aktører. Heksene i Bergen har dermed referanser både til fiksjonens og virkelighetens verden.

Det ikoniske Fisketorget

I middelalderen fungerte Bergen som en av Europas største handelsbyer. Sjøfart og salg av fisk, har preget bybildet helt inn i vår moderne tid. I dag foregår fiskehandelen på torget hvor det i likhet med i Flåm, dukker opp flere torgtelt etter hvert som cruisesesongen starter. Enkelte dager er det opp til tre cruiseskip på besøk i Bergen. Dette fører til et stort trykk av cruiseturister som besøker både Bryggen og det ikoniske Fisketorget på sommerstid. Det utendørs Fisketorget er preget av både trengsel og sterke fiskelukter i sommermånedene.

Torget/Fisketorget driftes av Bergen kommune (u.å.) og stod bak opprustningen av det i 2012, som førte til at fiskehandlerne flyttet inn i byens nye torghall. I den forbindelse skrev BT at: «Både torghandlere og turistnæringen i Bergen har store forventninger til det nye Fisketorget i byen som ble åpnet lørdag» (Helgheim, 2012). Daværende ordfører Trude Drevland uttalte i den anledning at: «Fisketorget er vårt kjennemerke og vår stolthet...» (Algerøy, 2012). Tidligere reiselivsdirektør Ole Warberg var begeistret og håpet at dette skulle gjøre at bergenserne ville ta i bruk byens fornyede matmarked: «Torget er så sentralt i Bergen, og er et midtpunkt for oss som bor her og de som besøker byen. Det å ha høy kvalitet og høy opplevelsesfaktor er viktig for hele identiteten til bergenserne og hele byen...» (ibid.). Det er ikke bare Bergens innbyggere som ønskes på Fisketorget. Visit Norway fokuserer i sine betegnelser av Fisketorget selvsagt på det positive, blant annet at det «ligger i midt i hjerte av byen mellom vestlandske fjorder og syv fjell» (Visit Norway, u.å.). En annen ting er oppmerksomhet rettet mot fersk fisk og lokalprodusert mat, og at Fisketorget er et møtested for bergensere og tilreisende:

Fisketorget i Bergen har en sjarmerende beliggenhet midt i hjerte av byen mellom vestlandske fjorder og de syv fjell. Helt siden 1200-tallet har det ikoniske Fisketorget vært et møtested for Bergensere og tilreisende. På Fisketorget selges fersk fisk og sjømat, lokalprodusert gårdsmat som frukt, bær og grønnsaker samt blomster og planter. Det er også flere restauranter som serverer et bredt utvalg av sjømat. Mathallen ligger i samme bygg som Turistinformasjonen og er den delen av Fisketorget som er innendørs og er åpen hele året, mens det utendørs Fisketorget er åpent om sommeren og åpner for sesongen 1. mai. (Visit Bergen, 2020).

Fokuset på tilgjengelighet til fjell og fjord både i og rundt byen kan i likhet med eksemplene fra Flåm, knyttes til naturen som igjen innlemmes i en større kulturarvsdiskurs. Turistnæringen

beskriver Bergen som en unik verdensarvby; her er stemning, atmosfære, fjord og fjell. Alt som er unikt med byen sammenføyes; fjorder, fjell, middelalderhistorie, kulturarv og Fisketorget er en del av dette. Reiser en ikke til Bergen går en glipp av en av Europas mest sjarmerende småbyer. Turistnæringen viser imidlertid sin egen fortelling av Bergen som reisemål. Denne har et formål om å tiltrekke besøkende. Med dette har jeg ønsket å vise hva som karakteriserer Bergen som turistby, men intensjonen er ikke rettet så mye mot turistenes opplevelse som hvordan cruisetrafikken kan oppleves for byens beboere. Slagordet til Bergen beskrives i tillegg som «...en god by å bo i er en god by å besøke (Visit Norway, u.å.).

Fotografiene illustrer Forandringen av fisketorget fra slutten av 1800-tallet og frem til i dag. Lokale innbyggere er store deler av året byttet ut med turister og cruiseturister, og fiske- og sjømat selges fra sammenleggbare telt som også fungerer som serveringssteder. Mange bergensere er stolte av å vise frem byen sin til turistene. For mange er dog ikke alt like stemningsfullt og kritikken rettes særlig mot cruisetrafikk.



Fotograf av Fisketorget fra familien Knoop tatt mellom 1890 og 1910. Fotograf ukjent. (Marcus, u.å.)



Fotografi av undertegnede Fisketorget 23. juli 2019



Fotografi av undertegnede, Fisketorget 27. juli, 2019.

Fisketorget og Bryggen fra bergenserens perspektiv

I sommermånedene er det en merkbar endring i aktivitetsnivået i byen, og bergenserens opplevelser av cruise-sesongen kan en lese om i avisene. Det er selvsagt ikke alle som er like kritisk til cruiseturistenes tilstedeværelse i sentrum. I mange av kommentarfeltene kommer det frem at flere syntes det er positivt at rederiene velger Bergen, men at det kan bli litt mye fordi de går i klynger som fører til trengsel. En innsender mente at de går litt tregt og at dette kan skape irritasjon, om en vil forbi. Fra et kommentarfelt blir det gitt uttrykk for at det er mye kjekkere å gå rundt i et sentrum som yrer av turister en fin sommerdag, enn å være alene i en by uten noen ¹⁶(Johnsson, 2019).

I en undersøkelse gjennomført av Bergens Tidende kommer det imidlertid frem at 77% av bergenserne mener Torget er Bergens største turistfelle. Ifølge BT «kryr det» av turister rundt Fisketorget som både «..smaker, smiler, spiser, prater og nyter. Turistene virker fornøyd» (Ahamath, 2014). Torgsjefen gir uttrykk for at hun synes det er trist at det virker som bergenserne har glemt at Fisketorget er mer enn bare matservering og telt. Bergenserne trengs, og hun vil at de skal komme tilbake til torget (Ahamath, 2014). I flere kommentarfelt kommer det frem at mange mener at Fisketorget har forandret seg fra å være bergenserens handelssted, til å være en forestilling for turistene; «..Fisketorget ¹⁷er akkurat som resten av Bergen sentrum, en by for turister om sommeren» (Høie, 2017). En annen i samme kommentarfelt skriver at Fisketorget er en: «Spradeplass og glorifisert fastfoodsirkus for turister..» (Høie, 2017). Fra et annet kommentarfelt skrives det blant annet: «..Hadde med amerikansk familie til fisketorget, og vi kjempet oss gjennom den monotone turist fellen..» (Kühlmann¹⁸). En kronikkforfatter ønsker at bergenserne skal ta Fisketorget tilbake, men påpeker misnøye med de dyre prisene (Irgenes, 2020). Informant Marie er en av dem som unngår Fisketorget:

...jeg hater det der nye fiskebygget som ligger der med Fisketorget.. svært bygg som ser stygt ut og som ikke passer inn. Nå var det jo på en måte, ja nå var det jo på en måte ingenting der før, men jeg ser for meg at det hadde vært så mye triveligere om.. det er så trangt med Fisketorget nå at hadde det bygget ikke vært der så hadde det vært mer rom for å bevege seg.. Selv om jeg skulle gått Bryggen, så går jeg med vilje på andre siden av veien fordi jeg ikke orker å gå i kø mellom turistene på Fiskebryggen sant. Nei altså, jeg velger bevisst vekk de stedene. Men ja, så jeg velger vekk, og går litt sånn der omveier om sommeren.

¹⁶ Johnsson, 1. juli 2019, kommentarfelt.

¹⁷ Høie, 10. august 2017, kommentarfelt.

¹⁸ Kühlman, 29. juni 2020, kommentarfelt

Marie er ikke den eneste som unngår Bryggen og Fisketorget på grunn av trengsel i cruisesesong. Dette vises igjen flere steder og i et kommentarfelt ¹⁹skriver en: «...Jeg unngår ofte sentrum om sommeren, for det er så fullt av turister» (Irgnes, 2020). I et innlegg i BT uttrykker en skribent stor oppgitthet over turistsituasjonen i Bergen. Vedkommendes misnøye omfatter en rekke områder. Fisketorget, Fløyen og Bryggen er omgjort til «turistfeller» forgiftet av overprisede suvenirer laget i Kina. Bergensere holder seg unna Bryggen fordi nesten hver eneste butikk selger de samme billige Norway-veskene og elgmagnetene. Det påpekes også at det «kryr» av cruiseturister i gatene på sommeren, og at alle attraksjoner er tilrettelagt for besøkende og ikke for lokalbefolkningen. Innsender misliker at Bergen setter ny rekord i cruiseturisme hvert år. Det er ikke grunn til å dra inn til sentrum fordi: «Ein går jo berre rundt i ein stim av cruiseturistar uansett» (Johnsson, 2019). Resultatet er at færre og færre bergensere drar til Bryggen, dette fører til at bedrifter rettet mot lokalbefolkning legges ned, mens nye turistbutikker åpner. Kronikken avsluttes med oppfordring til en videre satsing på turistnæring, der målet må være å gi turistene en «autentisk» opplevelse av byen. De bør heller sjarmeres av «brautande bergenserar, regnver og lokale kafeer og restauranter» (ibid.). I denne uttalelsen ligger et ønske om at Bergen og områder som Bryggen og Fisketorget skal være som det var før masseturismens ankomst, og at det er dette som skulle vært vist frem for cruiseturistene. I et annet kommentarfelt skriver en beboer at: «..Bergen har nemlig tapt sin sjel og er en verdiløs attraksjon – også for bergensere..» Kommentaren er undertegnet «Hilsen en flau, men per definisjon, ekte bergenser» (Kihl, 2020²⁰). Bergenserne påpeker at turistene bør besøke en mindre turisttilpasset by, og flere er frustrerte over at sentrale deler av byen tilrettelegges for cruiseturistene. Reiseselskapenes hevder på sin side at turistene i Bergen kan få 'autentiske' opplevelser gjennom et besøk på Bryggen eller Fisketorget. Historiske merkesteder og momenter utpekes og gjøres tilgjengelig for turistene.

Turismediskursen gir uttrykk for at mange bergensere ikke ønsker at Bryggen og Fisketorget skal være tilrettelagt for turistene og dette skaper uenigheter mellom turistnæring og innbyggere. Trenden ved at kulturarvsteder gjøres om til destinasjoner bearbeidet for turister kan i likhet med i Flåm derfor identifiseres også i Bergen. I motsetning til det Visit Bergen påpeker, kan det eksempelvis virke som at det er veldig få bergensere som faktisk benytter seg av torget, tvert imot – de unngår det. Og 'møtene mellom turister og bergenserne' på torget er i beskrivelsene til beboerne for mange anstrengt. Ord som «turistfelle», «overpriset» og «dyrt»

¹⁹ Irgnes, 20. juni, 2020, kommentarfelt.

²⁰ Kihl, 17. april 2020, kommentarfelt.

er fremtredende i kommentarfelt og i avisartikler. Dette viser at diskursen om torget inneholder to motsatte ytringer, hvor de samme fenomenene diskuteres. Kommune og reisenæring fremhever det idylliske, mens bergenserne er mer kritisk innstilt.

Verdensarven som både middelalder-kulisse og toalett

Tidligere viste jeg til at turistene ofte foretrekker de historiske områdene i byer. Dette kan sees i Bergen hvor Bryggen i 2018 hadde 1,83 millioner besøkende (Walnum, Storrusten & Eriksen, 2019). I et kommentarfelt er det også mange som gir uttrykk for misnøye med dette. Her kan en lese om personer som på tross av å bo rett i nærheten av Bryggen, unngår den så mye som de kan. ²¹En kommentator påpeker at «Nipsbutikkene» ikke er attraktiv for innbyggerne. Bergen er blitt en «trafikkslum» lite attraktiv for lokale fotgjengere. Det gis også uttrykk for at det ikke er noe grunn til å «ta Bryggen tilbake», ²²fordi den ikke har noe å by på likevel (Johansson, 2019). I et annet kommentarfelt ytres det: «Jeg sluttet å svinge innom Bergen på mine vestlandsturer, etter å ha oppleve cruise-turismen på Bryggen...» ²³

De mange cruiseturistbesøkene på Bryggen fører til ulike problemområder. En ny problemstilling er hvordan turistene rett og slett er i ferd med å ødelegge Bryggen. Et tema som har blitt mer fremtredende i mediene de siste årene er turistens urinerings. Fraværende toaletttilbud i Bergen sentrum har i flere år blitt diskutert i turistdebatten. Årsaken er at kommunen mener at toalett er dyre å holde ved like, samtidig som at det mangler passende areal i sentrum (Svendseid & Johansen, 2018). I Dagbladet (2019) kan en lese at dette fører til at: «Turistene tisser på verdensarven». Dagbladet har intervjuet restaureringsarkitekt Agathe Hoff ved stiftelsen Bryggen i Bergen. Hoff påpeker at urineringsen gjør stor skade på de gamle trebygningene som både er ekstremt dyrt og omfattende og restaurere. Ifølge Hoff tar turistene også med seg trebiter fra de verneverdige husene hjem. På grunn av treverkets dårlige forfatning er det lett å løsne småbiter fra veggene. Et par dager etter at artikkelen ble publisert tok jeg selv turen til Bryggen hvor slitt treverk og hull i vegger kan sees flere steder. Det er likevel vanskelig å vite om det er andre enn turistene som står for 'tre-plukkingen', men tar en høyde for at det som står i artikkelen stemmer, er konsekvensene av cruiseturismen for Bryggen betydelige. Hoff påpeker også at dette er nylig oppståtte problemer som følge av en massiv vekst i turisme

²¹ Johansson, 1. juli 2019, kommentarfelt.

²² Ibid., kommentarfelt.

²³ Distad, 6. juni 2020, kommentarfelt.

til Bergen (Walnum, Storrusten & Eriksen, 2019). Fokuset på Bryggen medførte at jeg også spurte informantene mine om slitasje og bevaring av Bryggen var viktig dem. Marie er litt ubestemt:

Ikke sånn veldig på akkurat slitasje og at de driver og vandrer i store grupper for eksempel inn, hele greiene er jo helt på skeive og jeg synes jo nesten det er litt ekkelt å gå der inne fordi jeg er så redd for at det skal dette sammen i hodet på meg. Når du ser liksom en sånn bærebjelke som begynte og liksom sånn (svaier med hendene), nei det har jeg faktisk ikke tenkt så mye på. Jeg er jo veldig ivrig tilhenger av bybanen over Bryggen, så visst man først skal tenke slitasje så vil man jo kunne si med en gang at «jaja bybanen over der vil jo føre til slitasje». Sånn at for min del så er Bryggen fin og ha å se på men jeg har ikke noe sånn at jeg vandrer innimellom og tenker på det.

Marie sier at hun ikke har viet så mye oppmerksomhet til Bryggen, men nevner samtidig at Bryggen er «fin og ha og fin å se på». Bryggen har betydning for henne selv om hun ikke har reflektert så mye over dens verdi. På spørsmålet om hun hadde brukt Bryggen mer om det hadde vært mindre turister der, og om hennes bruk av steder hadde sammenheng med hvor mange turister, var hun ganske sikker:

Ja, ja absolutt! Jeg synes jo Bryggen er helt jævlig på sommeren og det er ikke bare fordi det er masse turister som vandrer rundt der og kjøper seg Marius kofte til firetusen kroner i de der butikkene, men og liksom at det generelt, det trekker folk både fra.. Bryggen blir jo.. en ting er liksom turismen sant som er der, og de driver jo liksom mest og vandrer, og jeg har ikke inntrykk av at de kjøper noe særlig bortsett fra sånn der Marius gensere sant.

I en tidligere artikkel fra NRK uttaler Stiftelsen Bryggen at smertegrensen for Bryggen er nådd med 40 000 turistbesøk daglig. Direktør i stiftelsen Bent-Håvard Øyen sier ifølge artikkelen at: «Køer, støy og boss er en del av skyggesidene ved masseturismen. Det sliter på tømmer og gjenstander, og det er dessuten fare for brann» (Arnesen & Hovstad, 2018). Reiselivsselskapet Fjord Norge tar også til orde for at Bergen må ta betalt for å roe ned pågangen (ibid.). Vandalisering og urinering på Bryggen ble også påpekt av Hanne i mitt intervju med henne:

På Bryggen er de plaget med at de går og pisser over alt de der cruiseturistene. Det er en reportasje, du kan faktisk finne det.. på Dagsrevyen hadde de det til og med, for det var en dør som hadde begynt å råtne vekk på grunn av.. mange hundre år gammel dør. Den har seriøst stått helt fint, helt til turistene pisser så mye på den at.. faen hvor respektløst altså.

Utsagnet viser at Hanne har fulgt cruisedebatten i media, og er opptatt av de negative medieopplagene. Ifølge Trond Thuen kommer byens identitet fra stedets fortid, lokalhistorie,

bygde- og byhistorie. Mennesker har en egen evne til å knytte fellesskap gjennom den. Stedet som møteplass er imidlertid ikke det samme for ulike grupper av mennesker, og likeledes rommer fortidsbeskrivelser flere ulike historier. Stedet bærer derfor på mange fortellinger og betraktninger som alltid er posisjonert (Thuen, 2003, s. 25). I henhold til dette finnes det mange ulike fortellinger om Bergen, og hva som fremmes som viktig for innbyggerne. Det er like fullt noen overordnede narrativ knyttet til byens identitet, som blant annet innbefatter Bergens middelalder- og hanseatiske historie på Bryggen. Det kan derfor antas at de fleste bergensere har hørt om, og til en viss grad kan identifisere seg med disse. Marie og Hanne uttaler ikke et like sterkt engasjement for Bryggen, men de er begge opptatt av kulturminner, ikke minst Hanne:

Det er kjempe viktig for meg! Ja.. og jeg er for bybanen på framsiden, bare sånn at det er sagt. Det, det kommer jo til å ta vekk all tungtransporten. Det er kjempe bra! Ja, jeg er veldig opptatt av kulturminner! Jeg blir veldig irritert visst jeg ser at folk fucker med gamle ting, da blir jeg.. skal si, de kan godt pusse de opp og alt mulig sånn, men ja.

Hannes engasjement for kulturminner kan knyttes til hennes identitet som bergenser. Når Laurajane Smith tar opp kulturarvsdiskurs er hun opptatt av hvordan kulturarv er grobunn for fellesskap og identitet. Smiths utgangspunkt er at kulturarv ikke blir kulturarv før fagfolk omtaler den som det. Det er grupper med spesifikk utdanning og ekspertiser som definerer hva som skal gjelde som kulturarv. Anne Eriksen, Hans-Jakob Ågotnes og Smith påpeker alle at en utvelgelse av deler av fortiden, gjør at andre deler ekskluderes. Dette gjør ifølge Smith i tillegg at vi overser hvordan kulturarv er konstruert – at dens eksistens blir til gjennom språket. Derfor hevder hun også at all kulturarv i bunn og grunn er noe immaterielt. For Smith er kulturarv en kulturell prosess hvor identitet, makt og det som blir hetende 'kulturarv' konstrueres gjennom bevarings- og konverteringsprosesser foretatt av fagfolk. Restaureringsarkitekt Hoff's bemerkninger i avisartikkelen om urinering på Bryggen, vil i tråd med Smiths syn på kulturarvsekspertene være tillitsvekkende for lesere (Walnum, Storrusten & Eriksen, 2019). Reservasjoner hos innbyggere mot turister kan slik forsterkes eller skapes. Både Smith og Eriksen påpeker også at kulturarv handler om skapelse av identitet og fellesskap.

Trengsel, busstrafikk og støy

Også i Dagbladet kan en også lese om bergensernes som unngår Bryggen og Fisketorget: «Ut mot turistkaos i Bergen: - Det er galskap satt i system» (Walnum og Storrusten, 2019). Avisartikkelen tar opp problemer turister og i særdeleshet cruiseturister skaper om sommeren.

Bergenserne minimale bruk av bryggesiden av byen er også tema: «Flere bergensere Dagbladet har snakket med forteller at de skyr unna Bryggen og den delen av byen i høysesongen. Og Fløibanen, den er det ikke vits i å ta når det står på som verst» (ibid., 2019). Svein Larsen har også uttalt seg i samme artikkel, han er opptatt av at: «Det kommer store mengder mennesker som bidrar til trengsel. Overturisme kaller noen det». «Turismen har blitt turismens egen fiende», sier Larsen, og viser til steder som Venezia og Barcelona, hvor det har oppstått folkeaksjoner mot masseturismen (Walnum og Storrusten, 2019).

En intervjuet beboer opplever det hele som en «invasjon» og sier at: «Det er vulgære monstre som forpester byer både visuelt, støymessig og ikke minst forurensar...» (Walnum og Storrusten, 2019). Et annet problem som blir tatt opp er at cruiseturistene fraktes med busser til og fra Skoltegrunnskaaien og Fløibanen. Bergenserne irriterer seg over at cruiseturistene må busses til steder som utmerket kan nås til fots. På Nordnes blir dette også fremhevet der turistbussene og cruisebussene skaper hodebry for de som bor i området. Bussene stopper ulovlig og står stille med motoren i gang, dette skaper ifølge innbyggere trafikkfarlige situasjoner. Nordnes er en eldre bydel med smau og små hus, og dette gjør at bussene blir dominante i landskapet (ibid.). En annen person bor i Skuteviken der flere cruiseskip legger til. Han påpeker at cruiseturistene holder respektabel avstand fra huset, men at skipene kommer veldig nær. Derfor merker de forurensning og lukt, og ikke minst støyforurensning på grunn av høyttaleranlegg som brukes både til beskjeder og til formidling av musikk (Walnum og Storrusten, 2019). I likhet med argumenter fra Flåm var oppmerksomheten hos Hanne også rettet mot skipenes størrelse og støy:

Men det er jo helt vilt, altså sånn så, her forleden for et par somre siden satt vi på Verftet.. altså så kommer et svært jævla cruiseskip, og det er britisk, måten jeg vet det er britisk på er fordi de spiller «Rule brittania» så jævlig høyt at vi greide ikke å snakke sammen.. også begynner de å spille «God save the Queen», det var en helt absurd greie, bare sånn der; «hva, er vi invadert!?!», «Hva skjer nå?» Og på dette cruiseskipet står de der med de britiske flaggene og veiver til oss, og alle vi sitter jo der bare sånn der.. med proseccoen vår, og bare sånn der; «fuck off» liksom, og då ble de liksom stående og spille høye britiske nasjonalsanger.. i en halvtime då.. veldig, det er veldig spesielt, det er bare en sånn helt absurd kultur, som du aldri ville, de ville aldri gjort, altså disse menneskene ville aldri oppført seg sånn hjemme.. altså aldri..

Irritasjonen er ikke til å ta feil av. Som Marie fremhevet reagerer Hanne også på støy, i særdeleshet sammenheng med flokker av cruiseturister. Både nå og på et tidligere bosted i sentrum, har hun vært plaget av at disse gruppene bråker i gaten og stopper foran for

inngangsdøren til huset hennes. Frustrasjon innbefattet også at hun traff på turister eller cruiseturister uansett hvilken vei hun gikk hjem. Dette omtalte hun et par ganger som «valget mellom pest eller kolera».

Sterk ordbruk og unngåelse av typiske turiststeder på sommeren kjennetegnet Hannes uttalelser. Hun nevnte flere ganger at cruiseturistene får en slags «gruppementalitet» når de går i flokk; «de blir som en gjeng med sauer». I tillegg påpeker Hanne at cruiseturistene oppfører seg helt ulikt Air B&B turistene, som det «aldri» er problemer med. I denne uttalelsen inngår cruiseturister i en egen turismediskurs som er mer kritisk ladet. Hanne fortalte videre at hun varsler samboeren, og ringer venninner og sin egen bror når cruiseskipene er inne; «vi må legge om hvilke veier en skal gå og sånn», forteller hun. Hanne fortalte i tillegg at familien unngår Bryggen, Fisketorget og Fløibanen i sommermånedene. Dette mente hun er veldig normalt når en bor i sentrum, og hun regnet med at hele gaten ville sagt det samme: «Det går jo ikke an å gå der, det er jo så mye folk». Dette er det også flere bergensere som mener; en dag jeg observerte i sentrum overhørte jeg tre eldre bergensere snakke om at de ville ta Fløibanen, men at det ble umulig med alle cruiseskipene inne.



Øvregaten nedenfor Fløibanen. Foto: Eivind Senneset (Dagbladet 21. juli, 2019).

Fotografering og invasjon av privatliv

Cruiseturistenes påtrengenheter på Nordnes sommerstid har blitt omtalt som et problem. Det er imidlertid ikke alle som er kritiske til cruiseturistenes oppsøkende oppførsel. I et kommentarfelt uttrykkes det sympati med turistene: «Ja, at turistene henter fram kamera og vil ta bilder er forståelig på sjarmerende Nordnes med sine smug og gamle trehus» (Sommerfeldt, 2018²⁴). Hanne er en av dem som er irritert over cruiseturistenes påtrengende adferd, og hun viste meg hvor cruiseturistene kikker inn i husene til de som bor i gaten:

Hanne: du kan se rett her (liten pause mens vi flytter oss mot vinduet). Du ser her ser jeg inn i stuene til alle disse folkene sant?

Vilde: ja, ja

Hanne: og du ser noen har tatt ned gardiner og sånne ting, det er fordi cruiseturistene stiller seg her og tar bilder inn i husene deres

Vilde: oj!

Hanne: det gjør aldri andre turister. Då må du gå i flokk, det er sånn flokkmentalitet så skjer

Vilde: det er interessant.

Hanne: og folk på Nordnes har jo det verre, der er det jo verst, for det er der cruiseturistene er flest.. og sånn som jeg og ungen min, vi går ikke på den siden av byen borte med Fløibanen i det hele tatt eller torget under sommer og cruiseperioden, for det då flokker de rundt oss sant, for jeg blir og lysere når det blir sol, og han er jo like lys som jeg var når jeg var liten

Vilde: mhm

Hanne: og då tar de bilder og det er sånn at de går rundt oss liksom altså.. paparazzi liksom. Det er helt, det er ikke alltid det skjer, men visst en av de begynner, så begynner de alle, det er sånn gruppementalitet. Det er sånn der: «der er det to blonde mennesker, vi har vært i Skandinavia! Se de går oppover en bakke og det er trehus..» det er liksom sant.. for visst en begynner å ta bilder, da begynner de andre, og da ser de liksom sånn der: «ja dette var veldig skandinavisk!». Liksom.. de mister alle manerer. Det finner jeg utrolig frustrerende. Altså, at man mister rett på privatliv på en måte, fordi at noen er på cruise, det syns jeg er veldig spesielt.

Det Hanne har beskrevet er situasjoner hvor hun har opplevd at cruiseturistene fotograferer henne og sønnen ute på dagligdagse gjøremål. Dette ble opplevd som forstyrrende og skremmende for sønnen hennes. Hanne stilte seg også undrende til om cruiseturistene har det gøy på tur. «De faller inn i en egen verden hvor de må ta bilder av alt mulig som er spesielt med Bergen». Cruiseturistene har ifølge Hanne også fotografert inn i barnehager i sentrum. De aktuelle barnehagene har derfor måttet henge opp skilt på barnehageporten med tekst som sier

²⁴ Sommerfeldt, 10 juli 2018, kommentarfelt.

at det er forbudt å ta bilder av barna. I et kommentarfelt²⁵ (Nave, 2018) fra Bergens Tidende er det også andre som mener at fotografering er et problem:

..eg tykkjer ikkje om å være kulisse i kvardagen, eg er for forfengelig til det.. Er det ikkje frekt, om ikkje ulovlig, å ta bilete utan samtykke? Skal eg førebu meg på å hamne i eit sosialt nettverk? Om eg so berre rusla innom på hjørnet å handla mjølk!? Smila fint til selfistonga no da! Ja da, seier dei, berre kom, seier dei... Kom no da, nett so på setra før i tida, kom kyra!

Cruiseturistene som ikke respekterer innbyggers privatliv, har mangel på manerer. Men Hanne har en viss sympati når de haster tilbake på cruiseskipet samme kveld, og drar videre til Flåm eller andre steder:

...og der finner de sikkert en gård med noen sauer og en eller annen stakker gammel budeie liksom som de kan ta bilde av, sant, altså det er en.. det en masseprodukt.. okay, det er sånn som når vi kaller musikk kommersiell. Det er kommersiell turisme, det er bare tatt steget videre, der det bare er sånn der `sugarkoded` akkurat sånn at det skal passe inn i en form. Jeg tror det er dritslitsomt for de der stakkars turistene så løper fra sted til sted.

Kommentaren viser at Flåm er en kjent cruisedestinasjon for Hanne og at dette nødvendigvis ikke er positivt ladet. Det er ikke bare i Flåm og Bergen at de lokalbefolkningen opplever at turistene inntar deres sfære som ved å besøke eiendommene deres. Tilsvarende har det i ulike aviser vært artikler om cruiseturister som tar bilder inn vinduene til folk i gamle Stavanger (Hagen & Ridder-Nielsen, 2019), på Røros og i Lofoten (Aaberge, 2020).

Klima og miljø i cruisedebatten

Den hvite røyken fra cruiseskipene er i likhet med Flåm, også gjenstand for diskusjon i Bergen. I september 2019 henvendte en gruppe innbyggere seg til Bergens Tidende fordi de hadde reagert på røykskyen fra skipet Viking Sky som la seg over Bergen. Miljølederen i Bergen Havn uttalte at det ikke var noe å bekymre seg over, den skulle være dannet av rensket eksos med høy fuktighet, slik at den er «.. renere enn andre utslipp». «Viking Skye er et ganske nytt skip som har installert et vaskeanlegg som gjør at utslippene er mindre forurensede. En konsekvens av dette er at røyken fra pipen er veldig hvit» (Risnes, 2019).

²⁵ Nave, 19. juli 2018, kommentarfelt.

Ikke alle følte seg like beroliget, i kommentarfeltet tilknyttet artikkelen, er det flere som stiller seg undrende. To innlegg påpeker at vaskevannet fra renseanlegget mest sannsynlig går rett ut i havet. En annen mener at den reneste forurensningen er null forurensning, og stiller seg kritisk til renseanlegg. To tar til motmæle og hevder at vaskevannet også blir rensset. En annen kommentator mener at det meste av den synlige disen er tåke som kom sigende fra Nordhordlandsbroen tidlig på morgenen.²⁶Kommentarene viser at det er flere paradokser knyttet til cruisenæringen, blant annet om den hvite røyken er skadelig eller ikke. Marie er også en av mange som er skeptisk til cruiseskipenes utslipp og sier at hun stiller seg kritisk til om næringen er innbringende for annet enn når det gjelder bråk, kø og forurensning:

Marie: Såå, jeg vet ikke om du har sett vinduene våre?

Vilde: Nei?

Marie: De er så jævlig skitne, og det som irriterer meg er at sånn som i fjor sommer då så vasket jeg, eller rett før sommeren så vasket jeg rutene. Så gikk det bare et par dager så ble det sånn som det er nå da

Vilde: Oj!

Marie: Også er det vanskelig å si sant, handler det om at det står båter her nede som driver og forbrenner mens de er der, handler det om at vi bor jo tross alt ganske nærme biltrafikk, altså det gjør vi jo, og vi ligger jo sånn til at det er forurensning, så regner det jo selvfølgelig ned på oss det gjør det jo.. men generelt sånn sett så er det ganske heftig.. om sommeren syns jeg at det blir veldig svart på rutene.

Vilde: Mm, etter to dager det er jo ganske..

Marie: Jaa og jeg e sikker på at, altså hadde, jeg vet ikke om de har noen målinger her i nærheten, men jeg er ganske sikker på at vi og har ganske dårlig luftkvalitet vi som bor her, og i fjor så lå det jo en sky over oss i sentrum. Det var et lokk fordi at de stod og forbrant på motor sant, også har de jo snakket mye om dette med landstrøm og sånt, og det er jo forså vidt greit nok om de kan gå på strøm når de står der i stedet for at motoren går. Men jeg er og litt skeptisk, hva har det å si når de kjører ut fra fjorden vår her liksom også bare «pfff rett i havet» sant?

Vilde: Ja, selvfølgelig

Marie: Så jeg er litt sånn, men at de, at flere ikke er kobla på landstrøm er jo ganske problematisk når de ligger til kai i flere dager per uke. Det er jo ikke så kjekt for oss som bor her.

Vilde: nei, så miljøaspektet er viktig for deg om jeg har forstått det riktig då?

Marie: Absolutt!

²⁶ Risnes, 21. september 2019, kommentarfelt.

Dialogen er et godt eksempel på hvordan turismediskursen er knyttet til miljøet og hvordan denne i særdeleshet er knyttet til cruiseturismen. I samtalen mellom Marie og meg selv foregår det en diskursiv praksis som omhandler cruisenæringens påvirkning på miljø. Diskusjoner om landstrøm har vært en fremtredende del i cruisedebatten. Mediene har bevisst valgt å fremheve dette og kan derfor ha lagt føringer for avisleserne. Maries førforståelser som er forankret i en interesse og bekymring for klima og miljø, legger også føringer for hennes sterke synspunkt om cruiseskip som forurensende. Bekymringer for klima og miljø, kan en lese om i flere artikler. I en artikkel i BT som omtaler høy luftforurensning, dreier en stor del av diskusjonen seg om cruiseskipenes utslipp. Det blir kommentert at det ikke hjelper å fjerne biltrafikk fordi: «...når alle bilene er forsvunnet, så ligger røykklokket der».²⁷ Hanne var i likhet med Marie tydelig på at det er miljøaspektet som er viktigst for henne. Da jeg spurte Hanne om hva hun synes om cruiseturismen i Bergen svarte hun:

...jeg er jo for at de faktisk ikke skal få ligge seg i sentrum i det hele tatt da. Jeg mener jo at cruiseskip egentlig bør forbyes, og det gjelder ikke bare for Bergen.. altså se på Venezia er ødelagt, det.. alle byer de ligger seg i blir så forurenset og ødelagt. Jeg synes jo at hele cruiseskip industrien burde legges ned

Årsaken til at de burde forbys, mener Hanne i hovedsak er at de forurenser så mye. I et kommentarfelt²⁸ fra BT hvor turistskatt diskuteres, er det mange som støtter et slikt forslag «Bare utgifter, kols, eksos og kreft å hente fra denne næringen. Vi får snart Venezia tilstander i byen» (Valhammer, 2019). Misnøye med skipenes utslipp kan på bakgrunn av materialet fra både informanter og aviser, sies å generere stort diskursivt hegemoni innen diskursordenen turisme, og innenfor diskursen om cruiseturisme (jfr. Kap. 3). Dette er imidlertid, som vist i tilfellet med Marie, avhengig av mottakernes interessefelt. Argumentet med at Bergen kan komme til å ligne Venezia finnes igjen i flere av artiklene og kommentarfeltene. Venezia har som vist i introduksjonen i kapittel 1, blitt omtalt som et av de verste eksemplene på cruisetraffikkens konsekvenser på steder. Disse sammenligningene kan inngå i standardfortellinger om cruiseturismens konsekvenser på Bergen, og kan derfor være påvirket av hverandre. Hanne benyttet også intervjuanledningen til å forsøke å gi meg et bilde hvordan forurensningen kan se ut:

Det er veldig forurensende, du kan se, i dag regner det så du kan ikke se – men hadde det ikke regnet og vært blått på himmelen, kunne du sett det komme å ligge seg inn over byen liksom,

²⁷ Mossing, 5. november 2019, kommentarfelt.

²⁸ Valhammer, 19. august 2019, kommentarfelt.

selv om det ikke blir lokk nå når det litt vind og sånn, men du kan se det ligger.. og det syns jeg jo, hvor mye, hvor mye er det et sånt cruiseskip forurensner igjen? Jeg har glemt det, men det er jo...

Hanne bruker i likhet med Marie også ordet «lokk» om forurensningen, selv om hun påpeker at det ikke er like ille når det er vind. Argumentene om forurensning kan sees igjen i både avisartikler og kommentarfelt, og det er ikke bare i Flåm det har vært demonstrert mot cruiseturisme. En miljøaktivistgruppe som har utmerket seg på grunn av sine sterke og uvanlige protester er den globale gruppen Extincion Rebellion, som nylig også er etablert i Bergen. Gruppen har protestert mot cruiseskip flere steder i Europa. BT kan opplyse om at: «Førti aktivister demonstrerte mot cruiseskip i Bergen våren 2019 ved å legge seg ned på bakken ved Skoltegrunnskaaien da cruiseturistene gikk i land». Ifølge aktivistene er organisasjonens mål at myndighetene skal erklære klimakrise og ta på alvor det FNs klimapanel for lengst har slått fast (Edvardsen, 2019). I gruppens åpne Facebook-gruppe deles det hyppig innlegg om forurensningen cruiseskipene fører til. Det legges også ut direktesendte videoer og opptak av miljødemonstrasjoner, hvor sterke virkemidler er brukt. Disse kommer til uttrykk gjennom performative handlinger, som en kan se på det vedlagte fotografiet. For mottakere av budskapet kan dette forsterke en allerede eksisterende miljødiskurs. Slik opptrer diskursene om cruiseturisme og miljø i turistordenen som gjensidig konstituerende og konstruerende.

I den overordnede turistordenen inngår det som fastslått en diskurs om klima og miljø. Dette viser seg ved at cruiseskipenes forurensning er et av de mest diskuterte punktene i cruisedebatten. Som tidligere nevnt, foregikk materialinnsamlingen under kommunevalget for 2019 (jfr. Kap. 3). Informantene mine var opptatt av hvilke partier som vil ha en mer restriktiv regulering av cruiseturismen, og de kom alle tre med forslag til fremtidige løsninger som kan gjøre næringen mer bærekraftig. De ønsket derfor å stemme på partier som fremmet miljøtiltak. Kommentarfeltene og kronikkene fra samme tidsrom er også preget av forslag til forbedringer. En del foreslår turistskatt, og andre mener at inngangspenger på Bryggen vil komme byen til gode.



Foto: Fred Ivar Klemetsen (BT, 19. juni 2019)

Oppsummering

Beskrivelsene fra turistnæringen er fulle av lovord om Bergen som en unik sjø, fjord og fjellby, med ideell beliggenhet mellom de vestlandske fjordene. Byen har i tillegg en helt spesiell sjarm og middelalderstemning som bare kan oppleves på Bryggen, på Fisketorget, eller i trange gater og smau. Kulturarvdiskursen kommer til uttrykk på to ulike måter. Førstnevnte kommer til uttrykk gjennom en idylliserende formidling av Bryggen som verdensarv gjennom tekst og fotografier i turistbrosjyrene.

Mange bergensere derimot, har et ganske annet forhold til Bryggen. Trengsel og manglende tilbud for innbyggere er et refreng. Den kritiske ordbruken vitner i likhet med i Flåm, at cruiseturisme kan inngå i en nyere mer kritisk turismediskurs dominert av lokalbefolkningen. Denne omfatter også hva cruiseturistene gjør. Byens ikoniske kjennemerker er blitt 'cruiseturist-ruter' og Bryggen, Fisketorget og Fløibanen oppleves som overveldende for byens innbyggere, som ender opp med å unngå disse stedene. Sentrale deler av byen overtas av horder med cruiseturister i sommersesong.

Miljødiskursen kan en finne i informantenes uttalelser og i mangfoldige avisartikler, hvor «lokket» over byen både debatteres og diskuteres. Disse involverer også tiltak som landstrøm og cruisetak. Også i Bergen er det uenigheter om cruiseturisme. Ødeleggelse på Bryggen, forurensning, støy, trengsel i byen, turistbusser og invadering av eiendom er alle mottalende

argumenter mot cruisenæringen. Disse gjentas både i materialet fra samtalen med informantene, i kommentarfeltene og i kronikker. Samtidig så viser materialet fra Bergen, også at noen er positive til cruiseturistene, fordi de er verdiskapende og fordi cruiseturistene 'gir liv' til sentrum.

I det siste analysekapittelet oppsummeres og drøftes funnene fra Flåm og Bergen. Deretter er det viet oppmerksomhet til hva som skjedde når cruisetrafikken stoppet opp. Til slutt er det også et avsnitt som handler om mulige fremtidige utsikter for cruisenæringen på stedene.

KAPITTEL 6

FLÅM OG BERGEN

Turistnæringens fremstilling og konstruksjon av stedene

I denne oppgaven har jeg undersøkt bakgrunnen for cruisetrafikken i Bergen og Flåm. Fokus har vært rettet mot hva som gjør disse stedene til ettertraktete reisemål og hvordan lokalbefolkning opplever cruiseturistene. Ved hjelp av diskursiv analyse er tekster til viktige reiseoperatører som Visit Norway, Fjord Norway, FjordSafari Norway og De Historiske undersøkt. Gjennomgangen av denne «reiselitteraturen» gjorde det mulig å identifisere tekstmønstre og nøkkelbegrep som viser hvordan reiselivsoperatører presenterer Flåm og Bergen som steder verdt å oppsøke. Disse reiselivsrepresentantene sammen med Innovasjon Norge er viktige bidragsgivere og aktører i den aktuelle turismediskursen. De ulike turistbrosjyrene og aktuell reiseinformasjon viser også at her er det store overlapp og utnytting av andre diskurser knyttet til kulturarv samt natur og miljø. Eksempler på dette er hvordan Flåm og Bergen løftes frem som autentiske og unike steder. I Flåm trekkes ofte det vakre, historiske og idylliske natur- og kulturlandskapet med fjorder og over hundre år gamle gårdsbruk frem. I Bergen markeres Bryggen og besøk i middelalderbygninger som kulturarv. Samtidig blir det poengtert hvordan Bergen er Vestlandets hovedstad, en viktig kulturby og ikke minst er dette en by som er sentral for reiser til de eksotiske og eksepsjonelle fjordene.

Kulturarv oppfattes som noe selvsagt fordi det sjeldent har blitt stilt spørsmål rundt begrepets grunnleggende politiske karakter (Eriksen, 2009, s. 479). Med UNESCO som garantist for det unike er kulturarv noe svært verdifullt som må vernes for ettertiden. Anne Eriksen hevder at

kulturarv fungerer som «en internasjonal valuta i sammenhenger der tradisjon er lokal, regional eller i beste fall nasjonal». Gjennom turisme og merkevarebygging, brukes kulturarven for å signalisere verdier som miljøbevissthet, kvalitet og seriøsitet (Eriksen, 2009, s. 476). I Flåm og Bergen gjelder dette både gamle hus, lokal og bærekraftige matproduksjon, så vel som naturopplevelser og fjordturer. Laurajane Smith påpeker at:

Heritage is a multilayered performance – be this a performance of visiting, managing, interpretation or conservation – that embodies acts of remembrance and commemoration while negotiating and constructing a sense of place, belonging and understanding in the present. (Smith, 2006, s. 3).

I det ulike materiale knyttet til reiselivsvirksomhet i Flåm og Bergen, har det vært mulig å se hvordan stedene tillegges egenskaper og fremstår med egen identitet. Slik er det også mulig å vurdere reiseoperatørens virksomhet som en pågående stedskonstruksjon. Den performative diskursen som for eksempel hekseforestillinger i Bergen og Huldra ved Kjøfossen, er ment å gjøre opplevelsene av den stedsspesifikke kulturarven mer nærværende, intens og fascinerende. Laurajane Smith og Barbra Kirshenblatt-Gimblett hevder, at gjennom tekst, tale og iscenesettelse fremstår den diskursive skapte kulturarven som noe svært unikt og verdifullt.

Cruiseturismens konsekvenser på kulturarv og miljø

Ifølge Owe Ronström er steder oppført på verdensarvlisten tillagt en rekke positive egenskaper som solidaritet, demokrati, forståelse og samarbeid. I tillegg styrkes lokal og regional identitet samtidig som turismen gir økte inntekter, flere arbeidsplasser og en synlig plass på kartet (Ronström, 2008). Alt dette blir vanskelig å oppnå på samme tid, og skaper i stedet nye problemer knyttet slitasje på natur og materiell kultur. I Flåm og Bergen, som på andre verdensarvsteder, snakkes det både om overturisme og ‘people pullotion’. Det siste er et begrep som gjerne anvendes for cruiseturistene.

De positive konsekvensene er på den ene siden innlysende; inntjening, sysselsetting for lokalsamfunn og verdiskaping til steder. I møtet med personer og grupper som også er opptatt av kulturvern, men er aktiv også for vern av miljø og natur, utløser cruisetrafikken store og ofte støyende konflikter. Derfor har det *konsekvenser* å kalle noe for kulturarv (Eriksen, 2009, s. 480). Den massive veksten i næringen over kort tid, har før til at trykket fra den på steder, gjør at det oppleves som overveldende for stedene og lokalbefolkning. *Klassekampen* er en av de

avisene som sommeren 2019 engasjerte seg i debatten om den økende cruisetrafikken i Norge. Dette er en form for turisme som gjør at steder står i fare for å miste sin egenart, og omtaler derfor dette som en «identitetskrise». Avisen viser også til at økningen gjør at lokalbefolkningen frykter at turismen vil endre lokalsamfunnet. Med en turist-tilvekst på 400% de siste 25 årene står utfordringene i kø (Rapp, 2019).

Det samme er også diskutert i andre aviser og i fjernsynets nyhetssendinger. På NRK.no kan en lese at reiselivsjournalist Arild Molstad som blant annet er tidligere rådgiver for UNESCO og Innovasjon Norge, sier at mange av de ikoniske stedene i Norge er truet som følge av cruiseturisme og turisme. Molstad mener at Geiranger, Flåm og Bergen sliter med trengsel grunnet for mange turister. Det påpekes i tillegg at masseturismen kan skade Norges omdømme og Molstad trekker frem Barcelona, Amsterdam, Dubrovnik og Venezia som eksempler. Molstad mener vi bør ta en pause for å diskutere hvor mange som kommer, og å innføre miljøavgift for å kontrollere turiststrømmene og verne om natur og kultur (Kolberg, 2018). En avisartikkel som omtaler Geiranger, hevder at: «Geiranger fylt til bristepunktet av turister «[de]ødelegger opplevelsen av verdensarven». Formidlingen av verdensarven skades på grunn av manglende parkeringsplasser, få toaletter og trange veier, mener Merete Løvoll Rønneberg i stiftelsen Geirangerfjorden verdensarv (Nærø, Vågenes & Røsvik, 2017).

Ifølge journalist Bård Siem i NRK venter cruisenæringen ytterligere vekst i 2020. Dette får Miljøpartiet De Grønne til å «surne» og Fremskrittspartiet til å «juble» (Siem, 2020). Cruisetrafikken i Norge er heller ikke noe som kun foregår om sommeren, men året rundt. Talsperson i MDG Arild Hermstad mener regjeringen svikter fordi havneloven gjør det umulig for kommunene å avgrense cruisetrafikken. Frps talsperson mener derimot at fremveksten i cruisetrafikken er «fenomenalt bra», fordi Norge er en viktig cruisedestinasjon og cruiseturisme en viktig næring for landet (Siem, 2020). Slik går det politikk i saken, selv om partene som er mest optimistisk når det gjelder satsing på turisme paradoksalt nok uttrykker sine bekymringer om bærekraft og klima fra Stortingets talerstol.

På mange måter kan det argumenteres for at stridigheter i Flåm og Bergen kan betraktes som konsekvenser av at stedene står på verdensarvlisten. Dette har gjort stedene mer attraktive. Smith påpeker at steder oppføres på verdensarvlisten for at de skal bevares som de er. Sannheten er ifølge henne ofte at det motsatte skjer, dette igangsetter kulturelle prosesser som gir stedene nye meninger (Smith, 2006, s. 274). Disse prosessene kan sees i Bergen hvor både Bryggen og

Fisketorget har endret seg fra å være et handelsmøtested for handelsfolk og lokale innbyggere. Til i dag, hvor sentrale områder i byen blir ansett både av bergensere og tilreisende som «turistfeller». I Flåm kan en observere det samme fenomenet ved at bygden domineres fullstendig av turister og cruiseskip. Dette har også medført forvandlinger i landskapet som når sandstranden ved cruisekaaien i Flåm forsvinner litt etter litt. Turistenes jakt etter det ekteføyte på cruisedestinasjonene skaper gnisninger mellom lokalbefolkningen og de tilreisende. Den store pågangen fra cruiseturister i Flåm gjør som vist at cruisemotstanderne mener det er utfordrende å bevare bygdens identitet når natur og miljø trues.

Dette fører til uenighet mellom lokale aktører fra reiselivet og lokalbefolkning om både bruk av sted og økonomisk gevinst. Konsekvensene er som i Flåm hvor konflikter som bunner i at gårdbrukere og deler av lokalbefolkningen ikke føler seg hørt av kommune, havnevesenet og reiselivet. Tilsvarende mener mange innbyggere i innbyggere i Bergen at deres argumenter ikke tas hensyn til når det gjelder vurderingene av Fisketorget som kommunen drifter. Turoperatører på sin side opplever derimot at protester som høyballaksjonen ødelegger for dem. Ifølge Smith fører imidlertid ikke turisme bare med seg negative forandringer på steder (Smith, 2012 s. 273). Bedre økonomi og flere arbeidsplasser blir av mange sett på som noe positivt. Slike endringer er et internasjonalt fenomen hvor cruisenæringen både er ønsket og mislikt blant lokalbefolkningen. Turismediskursen der Cruisenæringen er sentral er dermed viktig. Den er knyttet til både hvordan vi ønsker fortiden skal være og hvordan den skal bevares. Tilsvarende og like vesentlig ønsker og skaper vi fremtiden. Så hvilke utsikter har cruisetrafikken i Flåm og Bergen?

Cruiseturismens påvirkning på sted og lokalbefolkning

Materialet er påvirket av forforståelser som har sin opprinnelse i samfunnsmessige og individuelle konstruksjoner. Nyhetsmedier oppfattes gjerne som en kilde som skal fremstille *sannheten*. Samtidig så viser ikke diskurser til en overordnet sannhet, men snarere til flere konstruerte «sannheter», som kommer frem i hva som poengteres i debatten om cruise- og cruiseturisme. Disse kaster lys over hva som oppfattes som viktig i den.

Det er en utbredt oppfatning om at lokalbefolkningen i Flåm drukner i trengsel fra cruiseturister, durende og røykfulle cruiseskip. Bygdens sentrum er lite og landskapet åpent. Det finnes ikke bortgjemte kafeer eller smitt og smau hvor en kan gjemme seg bort i. Utslipp i luft og fjord,

avføring i hager, nedtråkkede jorder og skremte beitedyr, samt blokkering av utsikt og støy fra ruvende cruiseskip, er forklarende argumenter når misnøyen mot cruisetrafikken uttrykkes. Uenigheter om bygdens infrastruktur, diskusjon om landstrøm og bærekraft er også sentralt i cruisedebatten.

I Bergen mener mange av innbyggerne at spesielle steder oversvømmes av cruiseturister som i grupper beveger seg som sauer og kyr. Trengsel oppleves også på Fisketorget som et problem. Bergenserne unngår disse stedene, tilbudene og prisene er tilpasset turistene. Vandalisering av Bryggen er også et frustrasjonsmoment. Turistbusser kjørende til og fra cruisekaien skaper problemer for trafikanter og gående, og endrer også estetikken i bybildet. Utslipp fra cruisene gir dårlig luftkvalitet og lager et lokk over byen. Støy, trengsel og blokkering av inngangsdører i smale bergenske gater er plagsomt for beboere i sentrum. At bergenserne ender opp som ufrivillige motiv for fotografering er også et irritasjonsmoment. Dette, i likhet med titting inn vinduer oppleves som invasjon av privatliv. Lokalbefolkningen gjemmer seg bort i parker, i smitt og smau, og på kafeer og i gater som turistene ikke kjenner til. I likhet med andre kjente turistbyer i Europa, trekker innbyggere i Bergen ut av gamlebyen på sommerstid. Cruiseturismen fører også til mange diskusjoner om drift og anvendelse av torg, turistskatt, trafikk, bærekraft og infrastruktur i byen. Lignende diskusjoner foregår på andre kjente cruisedestinasjoner i hele Europa.

Avisartiklene, kommentarfelt og samtalene med innbyggere i Flåm taler for at her er reaksjonene mot på cruiseturisme mer fremtredende enn i Bergen. Ifølge Trond Thuen (2003, s.23) er det i små lokalsamfunn større rom for ansikt til ansikt kommunikasjon i lokale virksomhetsfelt. Dette er ikke fordi innbygger står hverandre nær, men fordi de oppholder seg nært hverandre (ibid.). Lokalsamfunnet utgjør derfor et daglig og rutinemessig møtested for innbyggerne. På grunn av dette deler de et sett av lokale erfaringer, kommunikasjonskoder og forståelse av stedet. Dette er tilstrekkelig til å gi innhold til et lokalt kulturelt fellesskap. Lokalsamfunnet i Flåm er lite og intimt – et sted hvor «alle kjenner alle». Dette kan som tidligere vist gi grobunn for konflikter mot hvordan en skal forholde seg til cruiseskipene. De sansemessige inntrykkene som lukt og støy er gjentakende begrunnelser i argumenter som taler mot cruiseturismen. Sentrumskjernen og infrastrukturen er tilpasset turistene, og mange innbyggere foretrekker å holde seg hjemme eller dra til Aurland når de store cruiseskipene er inne. Beboerne i Flåm trekker derfor som mange innbyggere i Bergen også ut av sentrum når cruiseturistene ankommer.

Dette betyr ikke at engasjementet er mindre i Bergen, men at det kommer mer tydeligere til uttrykk i Flåm på grunn av innbyggertall og et ruralt landskap. Det har også markant synlige konsekvenser når en liten norsk jordbruksbygd transformeres til en av Norges mest kjente cruisedestinasjoner. De fleste spisestedene, overnattingstilbudene og varehandelene er bygd opp på grunnlag av turisme og de cruisereisene har på mange måter skapt dagens Flåm. De samme tendensene kan gjenfinnes i Bergen, men der er imidlertid oppmerksomheten rettet mot spesifikke steder, i Flåm opptar cruiseturistene og skipene hele bygden.

Når det gjelder protester og former for aksjoner mot cruiseskipene, er dette også mindre synlig i Bergen. Høyballaksjonene i dalene kunne observeres både av beboere i Flåm, og av turistene allerede før skipene la til kai. Det ble også aksjonert mot cruiseturismen i Bergen, men denne aksjonen fikk liten oppmerksomhet. Dette viser også medieoppslagene om disse. Det finnes bare én avisartikkel om aksjonen i Bergen på søkemonitoren Google, mens det for aksjonen i Flåm er seks medieoppslag i ulike aviser. Når aksjoneringen i Flåm fikk større nasjonal oppmerksomhet, kan det ha en sammenheng med at cruiseskipene gir et sterkere inntrykk her. Mediebilder av svære cruiseskip i vakre naturlandskap, mellom smale fjorder og fjell kan gi et mektigere inntrykk enn skip liggende til havn i Bergen. Cruiseskipene symboliserer en stadig økende og kommersiell turisme som gjør seg gjeldende over alt; til og med i små, idylliske og bortgjemte bygder. Her synes det som om to virkeligheter støter mot hverandre, men som likevel tvinges til å eksistere side om side.

I turismediskursen inngår også det som kan kalles standardfortellinger. Gjentakende utsagn om cruiseturister som tisser og gjør fra seg i hagene til beboere kan være et eksempel blant tema som dukker opp over alt hvor det snakkes om turister. Dette blir til fortellinger som igjen blir viktige ledd i diskursene om cruisetrafikken. Dette ble poengtert både i kapitelene om Flåm og Bergen, men gjelder også andre deler av landet. I VG står det for eksempel: «Dokaos i Geiranger: – Folk tisser og Bæsjer overalt» (Johansen & Haugli, 2019). NRK skriver at dette også gjelder Ålesund: «Cruiseturistene tissar ute fordi dei ikkje vil betale» (Korsnes, 2019). I Lofoten har de tilsvarende problemer: «Bæsj flyt i naturen etter turistane: - Vi har forsømt allemansplikten» (Svanes & Takle, 2018). Standardfortellingene er påvirket av fortellinger fra avisene, tv-debatter og turistbransjen selv.

Materialet viser at det tydelig eksisterer en turismediskurs som er utbredt blant lokalbefolkning både i Flåm og i Bergen. Denne uttrykker en reservasjon mot turister – i særdeleshet cruiseturistene. Dette må ses som en bredere diskurs der de samme problemer og de samme vendingene gjentas. Turistene trenger på, de skaper trengsel, de beveger seg inn i hager, de kikker inn gjennom vinduer, og ikke minst de tisser i bokstavelig forstand på kulturarven.

Men så skjedde det noe merkelig, I arbeidet med masteroppgaven stoppet all cruisetrafikk opp. For første gang i Norge ble det det opphør i den omstridte næringen, og cruisepassasjerer ble nektet å gå i land.

Da det hele stoppet

Viruspandemien med navn Corvid-19, kjent som korona, gjorde plutselig at all internasjonal cruisetrafikk stoppet opp. Det begynte i Bergen da Bergen kommune som eneste cruisehavn, den 11. mars 2020 besluttet at ingen cruiseturister fikk lov å komme i land. Dette ble ifølge kommunen gjort som et av mange tiltak for å begrense mulighet for koronasmitte, både fra cruisegjester og fra innbyggere som følge av trengsel i byen (Bergen kommune, 2020). Dagen etter tiltaket var det forventet et cruiseskip med 1500 passasjerer, som skulle få legge til kai, men hvor passasjerene ikke fikk gå av skipet (Berglihn, 2020).

På Regjeringen (2020) sin nettside er det opplyst om at det blir midlertidige innstramminger på cruisetrafikken for å stoppe korona-smitte. Skip med mer enn til sammen 100 personer om bord blir ikke godkjent, og får dermed ikke landgang i norske havner. Det påpekes også at innstrammingen kun gjelder cruisetrafikk, ikke båter eller ferger mellom Norge og kontinentet langs norskekysten (Regjeringen 3. august 2020).

Nok en gang har det dukket opp en rekke avisartikler om cruise, men denne gangen er det cruiseskipenes fravær som er tema. I en artikkel fra 3. mai 2020 kan en lese at: «Coronaviruset har gjort tusenvis arbeidsledige – i Flåm mistet bygda livsgrunnlaget over natten». Noen uker før dette forberedte bedriftene i Flåm seg på å ta imot årets første cruiseskip, og 250 sesongarbeidere var på vei til den lille bygden. Flåm AS hadde forespeilet en million turister de neste månedene, og en omsetning på 700 millioner kroner i løpet av sesongen. Administrerende direktør Solrun Hjelleflat i Flåm AS har uttalt: «Det er helt tragisk. Alt skjedde veldig fort. Ingen kommer seg hit nå, og i tillegg må vi også tenke smittevern. Dermed måtte

vi bare stenge» (Nærø, Hopland & Sagmoen, 2020). 96 av 120 ansatte ble på denne tiden permittert, og sesongarbeiderne måtte snu. Hver tiende husstand i kommunen har sitt virke i selskapet. Hjelleflat uttalte også at Flåm AS er motoren i bygden, og at en nedstenging av selskapet ville føre til at nesten alt i bygden måtte stenge (Nærø, Hopland og Sagmoen, 2020).

I en annen artikkel fra samme tidsrom uttaler Aud Melås, eier av Flåmsbrygga hotell, Fjordsafari og Ægir Bryggeri at: «Dette er som å være med i en dårlig film. Det er surrealistisk. Som å se ned i et stort, svart hull» (Aarøy, 2020). Melås påpekte også at: «Det skulle vært tett i tett med turister her nå. Liv på fjorden. Men det er folketomt og stille» (ibid.). Ordfører i Aurland kommune Trygve Skjerdal kalte i denne sammenhengen reiselivet for «kommunens oljefond», og konstaterte at tapene i reiselivet vil gå ut over kommuneøkonomien (Aarøy, 2020). NRK skriver i en artikkel fra 3. november 2020 at bare to av 279 planlagte cruiseanløp kom til Flåm og Eidfjord denne sesongen. Av turister i Flåm er vanligvis 95% utenlandske, og Flåmsbanen har mistet ni av ti reisende siden pandemien startet. Det blir konstatert at det er krise i reiselivsindustrien (Hauso & Dolve, 2020).

Også i Bergen er det skrevet artikler om tap av arbeidsplasser og inntekter for alle som er involvert i turistindustrien «Slår alarm om turismen i Bergen – Vi trenger hjelp» (Rosef og Skålevik, 2020). En innbygger intervjuet i artikkelen driver turist- og pelsbutikk på Bryggen og opplyser om at han har mistet 90 prosent av den vanlige omsetningen. I september skulle det ha vært 40 cruiseskip i Bergen, som tilsvarer 90 000 cruiseturister. «Fraværet av disse preger turistnæringen på Bryggen og Torget i Bergen hardt» (Rosef og Skålevik, 2020). Også torghandlere sliter: «Et sånt torg som i år har jeg aldri vært med på noen gang» (ibid.). Også på Fisketorget er det stille «Vi stengte ned forrige tirsdag. Det er helt dødt, det er veldig trist...» (ibid., 2020).

I slutfasen av masteroppgaven sendte jeg informantene oppfølgingsspørsmål for å undersøke om de hadde fått et annet blikk på cruiseturisme etter at den forsvant. Opphøret av trafikken har gjort stor forskjell på Flåm og Bergen før pandemien og etter pandemien. Hanne fra Bergen har for eksempel merket at:

...det ikke er store folkemengder av folk som går gjennom gatene. Det gjør at det er mindre støy, og gir en mer avslappet stemning. Ungene leker mer i gaten, og vi voksne henger plutselig mer der ute også. Alt i alt er det befriende.

Hanne og naboene synes det er bedre uten cruiseturistene. At det er mindre folk i gatene kan også være en effekt av at korona har gjort at det meste holder stengt, og at folk holder seg mer innendørs for å unngå smitte. Hanne er imidlertid tydelig på at hun synes det er bedre i Bergen uten cruiseskipene:

Mitt syn på cruiseskip har ikke forandret seg under pandemien. Tvert imot har jeg fått forsterket mitt inntrykk om hvor mye bedre Bergen er uten dem. Men jeg savner Air b&b-turisten som kommer og bor i gaten om sommeren og våren.

Det interessante her er at Hanne savner en type gruppe av turister og ikke den andre. Dette sier også at det er sterke følelser tilknyttet cruiseturisme. Marie fra Bergen er også tydelig på at hun ikke savner cruiseskipene:

Jeg synes absolutt at Bergen er et bedre sted uten cruiseskip. Jeg savner ikke bussene som skaper støy og trafikkork i sentrum, og jeg savner ikke de store hordene av turister som vandrer over Bryggen og gjennom sentrum.

Selv om Hanne og Marie ikke er representanter for alle innbyggere i Bergen, så kan dette likevel vise at det er uenighet om tilstedeværelsen av cruiseturistene i byen.

Fremtidige utsikter for cruiseturisme i Flåm og Bergen

For næringslivet medførte korona en krise. Før den tid ble fremtidige løsninger for å lette trykket på cruisedestinasjonene i Norge, diskutert på Stortinget. I begynnelsen av 2020, rett før pandemien brøt ut inviterte Næringsminister Torbjørn Røe Isaksen, aktører fra norsk reiseliv til et møte om overturisme. Målet var å kartlegge konkrete utfordringer for noen av Norges mest besøkte reisemål. Det ble også diskutert forslag til hvordan disse kan løses både lokalt, regionalt, og nasjonalt. Flåm og Bergen var representert sammen med Lofoten, Geiranger, Trolltunga, Preikestolen, Tromsø og Senja. Næringsministeren uttalte i denne sammenheng at: «Veksten i reiselivet må skje på en måte som kommer lokalbefolkningen til gode, og samtidig ivaretar våre unike natur- og kulturressurser. For å lykkes med dette må vi utveksle gode løsninger, som reduserer belastningene knyttet til turisme på norske reisemål». Poeng som slitasje på kultur- og naturattraksjoner, redusert fremkommelighet og trafikkpress - og betydelig økning i leiepriser i boligmarkedet, ble diskutert. (Regjeringen, Pressemelding, 14/1-

2020). I uttalelsen til Regjeringen kan en se hvor tett kulturarv natur og miljø er knyttet til turismediskursen.

Samtidig som at en håndtering av turismen diskuteres i politikk og medier så har en også hatt intensjoner med fremtidig vekst i cruisenæringen. Før koronaens ankomst var et stort antall anløp og båter i likhet med de foregående årene forventet både i Flåm og Bergen. Journalist Arne Edvardsen påpekte at det aldri før var planlagt flere cruiseturister til Bergen enn i 2020: «Nytt cruiseskip skal 19 ganger innom Bergen. Tidenes høyeste besøk når 700.000 inntar byen» (Edvardsen, 2019). Dette på tross av at bystyret i Bergen i 2018 vedtok²⁹ en grense på maksimalt tre cruiseskip og 8000 cruisegjester daglig (Lunde, 2018). I Bergen var også utbygging av landstrøm til cruiseskip i gang, og planen før covid-19 inntraff var at anlegget skulle være ferdig tidlig i 2020.

På den ene siden diskuteres fremtiden og vekten en må legge på miljøverntiltak. På den andre siden har pandemien brakt med seg bekymring for at en skal ta for mye hensyn til miljøet.

I tillegg til at et massivt økonomisk tap som følge av korona må håndteres, er det også andre engstelser. Nullutslippskravene i verdensarvfjordene som etter planen skal tre i kraft i 2026, gjør at reiselivsnæringen i Flåm lenge har vært bekymret. Dette kan en lese om i en artikkel skrevet av journalist Espen Teigen (2020): «Politikernes miljøtiltak sender bygda rett i krise: Vi får en korona 2.0 rett i fleisen» (Teigen, 2020). Uttalelsen kommer fra Solrun Hjellevatn i Aurland Ressursutvikling som mener at ikke er mulig å få til nullutslipp fra cruiseskip innen 2026. Dette er blant annet fordi teknologien for landstrøm ikke er på plass. Hjellevatn er i likhet med mange andre i Flåm redd for at dette skal føre til at cruisetrafikken må omdirigeres til havner i nærheten av Flåm, som ikke er omfattet av miljøkravet (Teigen, 2020). Dette kan føre til at Flåm som reisemål blir mindre attraktivt for cruiserederiene, som derfor kan ende opp med å velge andre destinasjoner. Assisterende havnesjef John Olav Stedje nevnte også at dette vil kunne komme til å bli dramatisk for næringen i bygden. Konsekvensene vil medføre at en oppstart av cruisetrafikken vil komme enda senere i gang etter korona.

Sjøfartsdirektoratet har siden kommet på bane og anbefaler at kravets tidshorisont utvides til 2030, med den samme begrunnelsen som bekymringene bunner i; at det ikke finnes teknologi

²⁹ Se Bergen kommune: <https://www.bergen.kommune.no/politikk/byradet/behandlede-saker/bymiljo/vil-begrense-cruisetrafikken-i-bergen> (Lunde, 218).

som gjør at de store cruiseskipene vil være frie for utslipp til 2026. Det anbefales også at utslippskravene bør gjelde andre norske farvann. Dette skal «..hindre at cruiseskip forflytter seg fra verdensarvfjordene til andre fjorder slik at det totale miljøutslippet blir uendret» (Sjøfartsdirektoratet, 2020).

På tross av at mange er lei av problemområdene cruisetrafikken fører til, har koronapandemien også vist hvor avhengig mange er av den. I Bergen ble både gater og sentrum tomme. Dette medførte problemer for lokale aktører, mens andre var fornøyd og syntes det var deilig å kunne gå i byen igjen. I Flåm er følgene av korona mer markant. Bygden er blitt helt stille som følge av at både cruiseskip og fremmedarbeidere er borte. Cruiseturisme utgjør en stor del av bygdens næringsgrunnlag og den totale turismen i bygden. Tap av inntekt og nedstengning får derfor store konsekvenser. Dernest har man kanskje fått øyene opp for hvor prekært cruiseturismen er her. Ringvirkningene av nedstengingen er enorme for både cruisenæring og alle sekundærledd omfattet av denne, slik som restauranter og souvenirbutikker. Det blir derfor interessant å følge denne utviklingen videre, og kanskje er cruisenæringen et onde man trenger?

Konklusjon

Denne masteroppgaven har tatt for seg turismediskursen med cruiseturisme i sentrum, innen reiselivet og lokalbefolkning i Flåm og Bergen. Turismediskursen har vist hvor kompleks turismen har blitt. Den økende cruisetrafikken skaper hodebry både internasjonalt og for steder som Flåm og Bergen. En interessekonflikt mellom å ta vare på og å vise frem kulturarv på turiststeder, er et internasjonalt problem. Mange er frustrert over at ulempene cruiseturistene bringer med seg er større en fordelene. Cruiseskipene lager støy, blokkerer utsikt og forurenses i hav og luft. Cruiseturistene vandrer i store grupper, tramper og tisser på steder, natur- og kulturarv.

Mange mener også at de ikke legger igjen nok penger til lokalsamfunnene. Dette har igjen ført til mange diskusjoner hvor ulike aktører og fløyer kommer sammen til heftige debatter om tema. På den ene siden kan man si at reiselivsnæringen har ledet dette an. På den andre siden har dimensjonen av cruisefarten likevel gjort, at de aller fleste ser at den bringer med seg problemer og har konsekvenser for steder. Det store volumet av næringen kolliderer ganske kraftig med hensyn til kulturarv og miljø. Dette har igjen ført til at begrep som 'people pollution' og overturisme er blitt vanlige betegnelser for næringen. På tross av dette er det nødvendigvis ikke

alle som ønsker cruisetrafikken bort, mange ser potensialet for videre inntjening. Mennesker reiser mer med cruise enn aldri før, og industrien er både ønsket, fremmet og svært viktig for økonomien til mange land. Trykket fra mengder med cruisegjester i Flåm og Bergen gjør at det hele oppleves som overveldende for lokalbefolkningen på stedene. Dette gjelder i særdeleshet i Flåm hvor det er mer markant på grunn av bygdens størrelse og beliggenhet mellom trange fjorder. Cruiseskipene og cruiseturistgruppene tar fullstendig over landskapet. Dette bidrar igjen til at cruiseturismen i Flåm får veldig mye oppmerksomhet og også byfolk irriterer seg over at små nasjonale perler som Flåm, overfylles av cruiseskip og cruiseturister.

I Bergen gjelder frustrasjonene hos innbyggere turismen mer generelt, hvor det er mange flere turister enn bare cruiseturister. Når cruiseturistene kommer i tillegg, blir det likevel overveldende også her. Den store pågangen kan også føre til misnøye hos cruiseturistene selv. Mange i både reiseliv, kommune og lokalbefolkning har vært interessert i en virksom cruisenæring. Når følgene av omfanget for denne næringen har blitt for store, fører det imidlertid til at også disse kan få nok av cruiseturistene.

Oppgaven viser at det er mange ulike stemmer som både taler for og imot cruise. I dette utvises en maktkamp hvor det finnes to overordnede krefter. Reiselivsnæringen står sterkt, og næringsliv og forkjempere for cruisetrafikk er ledende. Denne siden representerer også kommuner, stat, politiske partier og alle andre aktører som tjener på cruiseturismen. Disse trekker frem fordeler med å vise frem Norge gjennom cruiseturismen; økonomisk inntjening, etablering av arbeidsplasser, og verdiskaping og omsetning til lokale handelstander, er del av deres argumenter.

Den andre siden representerer lokalbefolkning, grønne politiske partier og aktivister. Disse viser til destruktive krefter som kommer til uttrykk gjennom manglende bærekraft, ødeleggelser på kulturarv og miljø, samt trengsel, støy og en økende kommersialisme som forandrer både Flåm og Bergen. Slik oppstår det en maktkamp mellom to sider om cruiseturisme der den siden med økonomiske formål vinner, fordi det er hos dem makten ligger. Dette er en overordnet internasjonal turistediskurs der cruisetrafikken inngår. Gjennom språket formes et skjæringspunkt mellom turisme, kulturarv og miljø hvor diskursene om disse flettes sammen. Turistediskursen har mange ulike aktører og parter som kjemper om makt og dominans. Dette blir veldig synlig på steder hvor cruiseturismen er utbredt. Dette viser i sammenheng med de

andre eksemplene fra Flåm og Bergen, at cruiseturisme genererer betydelig engasjement og uenigheter begge steder.

Veien videre

Masteroppgavens er en studie av et komplekst fenomen på to veldig ulike steder. Dette er på mange måter også det samme gjør oppgaven interessant. I forlengelse av dette ville det vært interessant å undersøke om innbyggere i Flåm og Bergen fikk et nytt blikk på cruiseturismen i kjølvannet av korona. På den ene siden har kanskje konsekvensene av at cruiseskipene ble borte, gjort at dette føles større enn ønsket om at næringen forsvinner. På en annen side kan pandemien ha forsterket restriktive holdninger mot cruise og cruiseturister, fordi innbyggerne har fått 'bekreftelse' på at hverdagen er bedre uten dem.

Det ville også vært spennende å undersøke hva som skjer med cruisenæringen etter korona. Aktuelle spørsmål kunne dreid seg om det anses som viktigere å ta hensyn til at næringen kommer på fote igjen, enn hensynet til miljø og klima. I forlengelsen av dette ville det også vært spennende å undersøke hva pandemitiden har blitt brukt til i cruisenæringen. Samtidig er utvikling av fremtidige teknologiske løsninger for å sikre mer bærekraft også interessant.

Litteraturliste

Trykte kilder

- Anshelm, J. (1993) *Modernisering och kulturarv*. Stockholm: Brutus Östlings Bokförlag symposion.
- Christensen, L, A. (2011) *Kunsten og bevare – om kulturminnevern og fortidsinteresse i Norge*. Oslo, Pax Forlag.
- Dybedal, P. & Haukeland, J. (2017). Besøksforvaltning og lokalsamfunnsutvikling i verdensarvområdene Nærøyfjorden og Geirangerfjorden *TØI-rapport*, 1585/2017. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Dybedal, P. & Winther, P-E. (2015) Cruisetraffikk til norske havner – Oversikt, historie og prognoser fram til 2060. *TØI-rapport*, 1388/2015. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Eriksen, A. (2009) «Kulturarv og kulturarvinger». *Nytt Norsk Tidsskrift*. Nr. 3-4.
- Eriksen, A. og Selberg, T. (2006) *Tradisjon og fortelling*. Oslo: Pax forlag A/S
- Fairclough, N. (1995), *Media Discourse*. Hodder Education: London.
- Fangen, K. (2002), *Deltagende observasjon*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Giddens, Anthony (1997) *Sociology*, 3 utg: Polity Press.
- Güszfeldt, P. (1891) *Keiser Wilhelm II – Reiser i Norge i aarene 1889 og 1890*. Christiania og kjøbenhavn ALB. Cammermeyers forlag.
- Gubberud, I, J. & Sunde, H. (1953) *Flåmsbana: Historien om en av verdens bratteste jernbaner*. John Grieg Forlag.
- Harrison, David og Sharpley Richard (2017) *Mass tourism in a small world*. Lancashire: University of Cebntral Lancashire.
- Henriksen & Torja (2019) *Bysamfunn*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Jørgensen, Winther Marianne & Phillips, Louise, (1999) *Diskursanalyse som teori og metode*. Roskilde, Roskilde universitetsforlag.
- Kaijser, L, et al., (1999) *Etnologisk fältarbetet*. Lund: Studentlitteratur.
- Kirshenblatt-Gimblett, B. (1998) *Destination Culture*. California, University of California Press.
- Klein, B. (1997) «Tilhørighet och utanförskap: Om kulturarvspolitik och folkelivsforskning i en multietnisk värld». *Kulturhistorisk Tidsskrift*. Vol 80, nr. 1-2, 1997.

- Kvale, S. og Brinkmann, S. (2009) *Det kvalitative forskningsintervju*. Oslo, Gyldendal Akademisk.
- Mangset, P. & Hylland, O, M. (2017) *Kulturpolitikk – organisering, legitimering og praksis*. Oslo, Universitetsforlaget.
- Reiakvam, O. (1997) *Etnologi av hjertans lyst*. Bergen, Forlaget Folkekultur.
- Ronström, O. *Kulturarvspolitik. Visbu från sliten småstad til medeltidsikon*. Stockholm: Carsson Bokförlag, 2007.
- Selberg, T & Gilje, N. (2007) *Kulturelle landskap*. Bergen, Fagbokforlaget.
- Selberg, T. (2009). Folkelig religiøsitet. Et kulturvitenskapelig perspektiv. Scandinavian Academic Press. Kapittelet: Huldre – da og nå, s. 29–46. (17 sider)
- Simone, E, D. et.al (2019) Does UNESCO World Heritage Sites Influence International Tourist Arrivals? Evidence from Italian Provincial Data. *Social Indicators Research*, nr. 146, s. 345-359.
- Smith, L. Valene (1977) *Host and Guests*. Pennsylvania: University of Pennsylvania Press.
- Smith, Laurajane. *Uses of heritage*. London: Routledge, 2006.
- Smith, Laurajane, & Waterton, Emma & Watson, Steve (2012) *The cultural moment in tourism*. Taylor & Francis Group.
- Simone, D. E, Canale, R. R. og Maio, D. A. (2018) Do UNESCO World Heritage Sites Influence International Tourist Arrivals? Evidence from Italian Provincial Data. *Social indicators research* [internett], s. 1-15. DOI:10.1007/s11205-018-1939-7
- Stokke, K. B., Haukeland, J.V. & Clemetsen, M. (2016). Koordinert besøksforvaltning som redskap for bærekraftig reiselivsutvikling. En casesstudie av Nærøyfjordområdet. *Kart og plan*, 76, 263-275.
- Thuen, T. (2003) *Sted og tilhørighet*. Oslo: Norges forskningsråd.
- Urry, J. (1990) *The tourist gaze: leisure and travel in contemporary societies*. London: Sage publications.
- Walaas, R., Kjerstid og Jacobsen, S, Jens. (Red.) (2017) *Turisme – Globale utfordringer*. Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Walnum, H, J. et al. (2019).4 Sustainable cruises: Understanding and optimizing people, planet and profit – oppsummering og synteserapport *VF-rapport*, 2/2019. Sogndal: Vestlandsforskning.
- Ågotnes, H-J n.d. Kulturarv og kulturelt mangfold. 'Heritage studies' som internasjonalt forskningsfelt. <http://www.kaff.no/> 11 s

Ågotnes, H-J, et al. (2014) *Når industrisamfunnet blir verdensarv*. Oslo: Scandinavian Academic Press.

Nettsteder

Aurland kommune (2020) *Besøk verdsarven i sommar!* Tilgjengelig fra: <https://www.aurland.kommune.no/besok-verdsarven-i-sommar.6324779-155908.html> (Hentet: 1. mai 2020).

Aurland kommune (2012) *Kvar ligg Aurland?* Tilgjengelig fra: <https://www.aurland.kommune.no/kvar-ligg-aurland.5073904-160865.html> (Hentet: 3. mai, 2020).

Aurland kommune (2016) *Næring og utvikling*. Tilgjengelig fra: <https://www.aurland.kommune.no/naeringsutvikling-i-aurland-kommune.5835229-160872.html> (Hentet: 4. mai 2020).

Bane Nor Eiendom (u.å.) *Flåm stasjon*. Tilgjengelig fra: <https://banenoreiendom.no/flam-stasjon> (Hentet: 18. mai 2020).

Bergen byarkiv (u.å.) *Bergen byleksikon*. Tilgjengelig fra: <https://www.bergenbyarkiv.no/bergenbyleksikon/bergens-historie> (Hentet: 16. oktober 2020)

Bergen Havn (2020) *Cruise*. Bergen: Bergen Havn. Tilgjengelig fra: <https://bergenhavn.no/cruise/> (Hentet: 7. oktober 2020).

Bergen Havn (u.å.) *Fakta om Bergen havn*. Tilgjengelig fra: <https://bergenhavn.no/om-bergen-havn/fakta-om-bergen-havn/> (Hentet: 23. september 2019).

Bergen kommune (u.å.) *Drift av torget*. Tilgjengelig fra: <https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/tema/fisketorget/drift-av-fisketorget/drift-av-torget> (Hentet: 2. mars 2020).

Bergen kommune (2020) *Fakta om Bergen*. Tilgjengelig fra: <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/fakta-om-bergen/befolkning> (Hentet 10. september 2020).

Bergen kommune (u.å.) *Fakta om Bergen: Næring*. Tilgjengelig fra: <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/fakta-om-bergen/naring> (Hentet: 10. august 2019).

Bergen kommune (u.å.) *Fakta om Bergen: Befolkning*. Tilgjengelig fra: <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/fakta-om-bergen/befolkning/folkemengde-per-1-januar-2020> (Hentet: 13. august 2020).

De nasjonale forskningsetiske komiteene (2016) *Forskningsetiske retningslinjer for samfunnsvitenskap, humaniora, juss og teologi* [internett]. (4), s. 1-44. ISBN:978-7682-071-3. Oslo: NESH. Tilgjengelig fra: https://www.etikkom.no/globalassets/documents/publikasjoner-som-pdf/60125_fek_retningslinjer_nesh_digital.pdf (Hentet: 27. mars 2019) (44 sider)

Digitaltmuseum (2015). *Middelalderbyen Bergen*. Tilgjengelig fra: <https://digitaltmuseum.no/011085442898/middelalderbyen-bergen> (Hentet: 22. september 2019).

Fjord Norway (u.å.) *Flåmsbana*. Tilgjengelig fra: <https://no.fjordnorway.com/topp-attraksjoner/flaamsbana> (Hentet: 23. september 2019).

Fjord Tours (u.å.) *Norge i et nøtteskall*. Tilgjengelig fra: https://www.norwaynutshell.com/no/klassisk-norway-in-a-nutshell/?_ga=2.70792471.623093640.1600898158-760778227.1594637904 (Hentet: 15. august 2019).

Fjord Safari (u.å.) *Basic Fjordsafari*. Tilgjengelig fra: <https://www.fjordsafari.no/aktivitetar/mai-september/basic-fjordsafari> (Hentet: 2. mai 2020).

Fjord Safari (u.å.) *Grunnleggende FjordSafari og tur til en geitegård*. Tilgjengelig fra: <https://www.fjordsafari.com/activities/may-september/basic-fjordsafari-and-hike-to-a-goat-farm> (Hentet: 2. mai 2020).

Fjord Safari (u.å.) *FjordSafari Norway AS*. Tilgjengelig fra: <https://www.fjordsafari.com/about-us> (Hentet: 2. mai 2020).

Fjord Norway (u.å.) *Bergen*. Tilgjengelig fra: <https://no.fjordnorway.com/reisemaal/bergen-og-omegn#mappos=60,3860,5,3504,10> (Hentet: 2. oktober 2020).

Floyen (u.å.) *Fløibanens historie*. Tilgjengelig fra: <https://www.floyen.no/floibanen/historie/> (Hentet: 2 mai 2020).

Fretheim hotel (u.å.) *Mat*. Tilgjengelig fra: <https://fretheimhotel.no/nb/mat> (Hentet: 1. januar 2019).

Fylkesmannen (2020) *Besøk verdsarven i sommar!* Tilgjengelig fra: <https://www.fylkesmannen.no/vestland/landbruk-og-mat/nyhende-om-landbruk-og-mat/besok-verdsarven-i-sommar/> (Hentet: 1. mai, 2020).

Innovasjon Norge (2019) *Ny rapport: Cruisebesøkende i Norge*. Tilgjengelig fra: <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/ny-rapport-cruisebesokende-i-norge?publisherId=89989&releaseId=17876776> (Hentet: 24. oktober 2019).

Innovasjon Norge (u.å.) *Innovasjon Norge skal bidra til bærekraftig vekst og eksport for norsk næringsliv gjennom kapital og kompetanse*. Tilgjengelig fra: <https://www.innovasjon norge.no/> (Hentet: 18. mai, 2020).

Innovasjon Norge. (2019). *Cruiseturismen i Norge 2019 - Cruiseundersøkelsen - sommeren 2019*. Tilgjengelig fra: <https://business.visitnorway.com/no/nyheter/2019/ny-rapport-cruisebesokende-i-norge/>

Innovasjon Norge (u.å.) *Hva gjør vi?* Tilgjengelig fra: <https://www.innovasjon norge.no/no/om/hva-gjor-vi/kort-om-oss/> (Hentet: 12. september 2020).

Kleppa, H. (u.å.) SS «St. Sunniva» - verdas første spesialbygde cruiseskip i Gudvangen, i Kulturhistorisk leksikon: Fylkesarkivet. Tilgjengelig fra: <https://leksikon.fylkesarkivet.no/article/44a839e8-bec0-44c8-8fd3-69956a5843d2/> (Hentet: 20 september 2020).

Kystverket (2020) *Stigende trend i cruisetrafikken* (2020) Tilgjengelig fra: <https://www.kystverket.no/Nyheter/2020/januar/stigende-trend-i-cruisetrafikken/> (Hentet: 11. oktober 2020).

Larsen, S., et.al. (2013) Belly full, purse closed: Cruise line passengers' expenditures, *Tourism Management Perspectives*, (6), S. 142-148. DOI:10.1016/j.tmp.2013.02.002.

Lovdata (u.å.) *Personopplysningsloven. Artikkel 4. Definisjoner.* Tilgjengelig fra: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2018-06-15-38/KAPITTEL_gdpr-1#KAPITTEL_gdpr-1 (Hentet: 5. april 2019).

Lovdata (u.å.) *Personopplysningsloven. Artikkel 9. Behandling av særlige kategorier av personopplysninger.* Tilgjengelig fra: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2018-06-15-38/KAPITTEL_gdpr-2#gdpr/a9 (Hentet: 20. september 2020).

Lunde, K (2018) *Vil begrense cruisetrafikken i Bergen.* Tilgjengelig fra: <https://www.bergen.kommune.no/politikk/byradet/behandlede-saker/bymiljo/vil-begrense-cruisetrafikken-i-bergen> (Hentet: 28. juni. 2018).

NESH (2016) *Ansvaret for å informere.* Tilgjengelig fra: <https://www.forskningsetikk.no/retningslinjer/hum-sam/forskningsetiske-retningslinjer-for-samfunnsvitenskap-humaniora-juss-og-teologi/> (Hentet: 16. mars 2019).

NESH (2016) *Forskningsetiske retningslinjer for samfunnsvitenskap, humaniora, juss og teologi.* Tilgjengelig fra: <https://www.forskningsetikk.no/retningslinjer/hum-sam/forskningsetiske-retningslinjer-for-samfunnsvitenskap-humaniora-juss-og-teologi/> (Hentet: 6. mars 2020).

NESH (2018) *Forskningsetisk veileder for internettforskning.* Tilgjengelig fra: <https://www.forskningsetikk.no/retningslinjer/hum-sam/forskningsetisk-veileder-for-internettforskning/> (Hentet: 4. april 2020).

Nærøyfjorden Verdsarvpark (u.å.) *Vestnorsk Fjordlandskap.* Tilgjengelig fra: <https://www.naroyfjorden.no/vestnorsk-fjordlandskap> (Hentet: 20. august 2020).

Regjeringen (2018) *Landskap.* Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/sub/stedsutvikling/ny-emner-og-eksempler/landskapskonvensjonen/id535766/> (Hentet: 25. august 2019).

Regjeringen (2020) *Presseinvitasjon: Skal diskutere overturisme.* Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/presseinvitasjon-skal-diskutere-overturisme/id2685707/> (Hentet: 30. september 2020).

- Regjeringen (2017) *Kulturpolitikken*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/kultur-idrett-og-frivillighet/innsiktsartikler/kultur/id2001223/> (Hentet: 11. april, 2020).
- Regjeringen (2020) *Strammer inn på cruisetrafikk*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/strammer-inn-pa-cruise-trafikken/id2724000/> (Hentet: 22. august 2020).
- Regjeringen (2019) *Handlingsplan for grønn skipsfart*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/handlingsplan-for-gronn-skipsfart/id2660877/> (Hentet: 5. desember 2019).
- Regjeringen (2019) *Lanserer handlingsplan for grønn skipsfart*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/lanserer-handlingsplan-for-gronn-skipsfart/id2660885/> (Hentet: 5. desember 2019).
- Regjeringen (2018) *Landskap*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/sub/stedsutvikling/ny-emner-og-eksempler/landskapskonvensjonen/id535766/> (Hentet: 2. juni, 2019).
- Regjeringen (2019) *Utslippene fra cruiseskip skal ned i verdensarvfjordene*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/cruisetrafikk/id2630762/> (Hentet: 5. desember 2019).
- Regjeringen (2018) *Om meldingsarbeidet*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/kulturminner-og-kulturmiljo/innsiktsartikler-kulturminner/kulturminnemeldingen/om-meldingsarbeidet/id2616629/> (Hentet: 10. desember 2019).
- Selland, S.G. (2018) Flåm, i *Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/Fl%C3%A5m> (Hentet: 12. september 2020).
- Sjøfartsdirektoratet (2020) *Anbefaler utvidet tidshorison for nullutslippskrav i verdensarvfjordene*. Tilgjengelig fra: <https://www.sdir.no/aktuelt/nyheter/anbefaler-a-utvide-tidshorisonen-for-nullutslippskrav-i-verdensarvfjordene/> (Hentet: 20. mai 2020).
- Sognefjord (u.å.) *Lokal mat*. Tilgjengelig fra: <https://www.sognefjord.no/sjaa-og-gjere/mat-og-drikke/lokal-mat> (Hentet: 11. september 2019).
- Sognefjord (u.å) *Green Norway Flåm*. Tilgjengelig fra: <https://www.sognefjord.no/sjaa-og-gjere/mat-og-drikke/green-norway-flam-p1589223> (Hentet: 2. mai 2020).
- Stromma (u.å) *Hop on- Hop off Bergen*. Tilgjengelig fra: <https://www.stromma.com/no-no/bergen/sightseeing/hop-on-hop-off/> (Hentet: 2. august 2020)
- Store norske leksikon, (2020) *ICOMOS* [internett] Tilgjengelig fra: <https://snl.no/ICOMOS> (Hentet: 15. september 2020)
- UNESCO (2019) *I dag fyller UNESCO 70 år*. Tilgjengelig fra: <https://unesco.no/i-dag-fyller-unesco-70-ar/> (Hentet: 20. november 2019).

UNESCO (u.å.) *Konvensjonen*. Tilgjengelig fra: <https://unesco.no/kultur/verdensarven/verdensarvkonvensjonen/> (Hentet: 2. mai 2020).

Universitetet i Bergen (2013) *Cruiseturister bruker mindre*. Tilgjengelig fra: <https://www.uib.no/en/news/36477/cruise-tourists-spend-less> (Hentet: 4 august 2020).

UNESCO (u.å.) *Om UNESCO*. Tilgjengelig fra: <https://unesco.no/om-oss/om-unesco/> (Hentet: 3. april 2020).

UNESCO (u.å.) *Verdensarvlisten*. Tilgjengelig fra: <https://unesco.no/kultur/verdensarven/verdensarvlisten/> (Hentet: 3. april 2020).

Vikingvalley (u.å.) *Vikingbyen Njardarheimr i viking valley*. Tilgjengelig fra: <https://www.vikingvalley.no/vikinglandsbyen> (Hentet: 25. oktober 2019).

Visit Bergen (u.å.) *BERGEN*. Tilgjengelig fra: <https://www.visitbergen.com/ting-a-gjore/turer/fjordturer> (Hentet 7. januar 2020).

Visit Bergen (u.å.) *Bergen Heritage Tour*. Tilgjengelig fra: <https://www.visitbergen.com/ting-a-gjore/bergen-heritage-tour-p3897513> (Hentet: 2. august 2020)

Visit Bergen (u.å.) *Fløibanen*. Tilgjengelig fra: <https://www.visitbergen.com/ting-a-gjore/floibanen-p822813> (Hentet: 14. august 2020).

Visit Bergen (2020) *Fisketorget i Bergen*. Tilgjengelig fra: <https://www.visitbergen.com/ting-a-gjore/fisketorget-i-bergen-p822253> (Hentet: 1. mai 2020).

Visit Bergen (u.å.) *Hekseri og fanteri*. Tilgjengelig fra: <https://www.visitbergen.com/hva-skjer/hekser-og-fanteri-p5596373> (Hentet: 22. oktober 2020).

Visit Flåm (u.å.) *Flåmsbanen*. Tilgjengelig fra: <https://www.visitflam.com/activities/flamsbana---the-flam-railway/?referrer=3919> (Hentet: 25. september 2019).

Visit Flåm (u.å.) *FLÅM – Inspirer sansene*. Tilgjengelig fra: <https://www.visitflam.com/no/> (Hentet: 6. oktober 2019).

Visit Flåm (u.å.) *Fjord og sightseeing*. Tilgjengelig fra: <https://www.visitflam.com/no/themepages/fjords-and-sightseeing/#mainContainer> (Hentet: 3. september 2020).

Visit Flåm (u.å.) *Historisk informasjon*. Tilgjengelig fra: <https://www.visitflam.com/nn/flamsbana/about-the-flam-railway/historical-information/> (Hentet: 3. september 2020).

Visit Flåm (u.å.) *Fusjon mellom Aurland Ressursutvikling og Myrkdalen*. Tilgjengelig fra: <https://www.visitflam.com/nn/information/corporate-information> (Hentet: 26. september 2020).

Visit Norway (u.å.) *Bergen*. Tilgjengelig fra:

<https://www.visitnorway.no/reisemal/vestlandet/bergen/> (Hentet: 5. august 2020).

Visit Norway (u.å.) *Kulturbyen Bergen*. Tilgjengelig fra:

<https://www.visitnorway.no/reisemal/vestlandet/bergen/> (Hentet: 24. september 2019).

Visit Norway (u.å.) *Eventyrlige opplevelser*. Tilgjengelig fra:

<https://www.visitnorway.no/> (Hentet: 5. oktober 2020).

Visit Norway (u.å.) *FLÅM*. Tilgjengelig fra:

<https://www.visitnorway.no/reisemal/vestlandet/sognefjorden/flam/> (Hentet: 5. oktober 2019).

Visit Norway (u.å.) *Geirangerfjorden*. Tilgjengelig fra:

<https://www.visitnorway.no/reisemal/vestlandet/geirangerfjorden/> (Hentet: 3. september 2020).

Visit Norway (u.å.) *Om visitnorway.no*. Tilgjengelig fra:

<https://www.visitnorway.no/info/om-visitnorway/> (Hentet: 2. mai 2020).

Visit Norway (u.å.) *Mikrobrygget øl*. Tilgjengelig fra: <https://www.visitnorway.no/aktiviteter-og-attraksjoner/mat-og-drikke/mikrobrygget-ol/> (Hentet: 4. september 2020).

Visit Norway (u.å.) *BERGEN Verdensarvbyen*. Tilgjengelig fra:

<https://www.visitnorway.no/reisemal/vestlandet/bergen/> (Hentet: 3. september 2020).

WHC UNESCO (u.å.) *World Heritage*. Tilgjengelig fra: <https://whc.unesco.org/en/about/> (Hentet: 4. april 2020).

Ægir Bryggeri (u.å.) *Om Ægir*. Tilgjengelig fra: <https://www.aegirbryggeri.no/om-aegir/> (Hentet: 24. oktober 2019).

Nettavisar

Aaberge, H, Å. (2020) Turister renner inn Kristins dører, *Dagbladet*, 8. mars. Tilgjengelig fra: <https://www.dagbladet.no/nyheter/turister-renner-inn-kristins-dorer/72179263> (Hentet: 20. oktober 2020).

Aarøy, A, T. (2020) Hver femte er permittert: – Det er surrealistisk. Som å se ned i et stort, svart hull. *Bergens Tidende*, 13. april. Tilgjengelig fra: <https://www.bt.no/nyheter/okonomi/i/1AyJpc/hver-femte-er-permittert-det-er-surrealistisk-som-aa-se-ned-i-et-st> (Hentet: 19 mai 2020).

Algerøy, Å. (2012) Fisketorget flytter inn fra bergensværet. *Bergens Tidene*, 12. mai. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/vestland/nye-fisketorget-apnet-i-bergen-1.8133819> (Hentet: 12. mai 2020).

Aarre, E. (2014) Pengemaskin på skinner. *Bergens Tidende*, 3. mai. Tilgjengelig fra: <https://www.bt.no/nyheter/okonomi/i/bX3zq/pengemaskin-paa-skinner> (Hentet: 20. september 2019).

Arnesen, M & Hovstad, K (2018) Turistsjef: Ta inngangspenger av turistene. *NRK*, 18. juli. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/vestland/turistsjef-mener-turister-pa-bryggen-ma-betale-inngangspenger-1.14129950> (Hentet: 20. juli 2019).

Ahamath, C (2014) Torget er Bergens største turistfelle. *Bergens Tidende*, 18. august. Tilgjengelig fra: <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/L629x/torget-er-bergens-stoerste-turistfelle> (Hentet: 14. juni 2019).

Bagge, B, A. (2019) Bergens første cruiseskip. *Bergens Tidende*, 8. september. Tilgjengelig fra: <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/mRpqa4/bergens-foerste-cruiseskip> (Hentet: 21. september 2019).

Berglihn, H. (2020) Bergen nekter cruisepassasjerene å gå i land: - svært uheldig situasjon, *Dagens Næringsliv* 11. mars. Tilgjengelig fra: <https://www.dn.no/reiseliv/bergen/sandra-bratland/carinval-cruise/bergen-nekter-cruisepassasjerene-a-ga-i-land-svart-uheldig-situasjon/2-1-771467> [Hentet: 2. mai, 2020].

Bratshaug, A. og Magnus, A. (2019) BT inviterte til cruisedebatt – se oppgjøret her. *Bergens Tidende*, 20. august. Tilgjengelig fra: <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/RRlmEa/bt-invitererte-til-cruisedebatt-se-oppgjoeret-her#Echobox=1566387582> (Hentet: 20. august 2019).

Doksheim, T. (2013) Turistbåtene sperrer for all utsikt: - Det er helt forferdelig å være her. *Dagbladet*, 24. juli. Tilgjengelig fra: <https://www.dagbladet.no/nyheter/turistbatene-sperrer-for-all-utsikt---det-er-helt-forferdelig-a-vaere-her/62694527> (Hentet: 22. juli 2019).

Edvardsen, A. (2019) Demonstrerer ved å legge seg i gaten når cruiseturister går i land. *Bergens Tidende*, 12. juni. Tilgjengelig fra: <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/kJK59v/demonstrerer-ved-aa-legge-seg-i-gaten-naar-cruiseturister-gaar-i-land> (Hentet: 22. juli 2019).

Edvardsen, A (2019) Nytt cruiseskip kal 19 ganger innom Bergen. Tidenes høyeste besøk når 700.000 inntar byen. *Bergens Tidende*, 14. november 2019. Tilgjengelig fra: <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/e8REOM/nytt-cruiseskip-skal-19-ganger-innom-bergen-tidenes-hoeyeste-besoek-naar> (Hentet: 20. oktober 2020).

Grov, B. (2019) NRK inviterer til klimadebatt og bryggefest i Flåm. *NRK*, 23. august. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/vestland/nrk-inviterer-til-klimadebatt-og-bryggefest-i-flam-1.14672281> (Hentet: 23. august 2019).

Hagen, A. og Ridder-Nielsen, K. og Seehuus, R, J. (2019) Har fått nok: - Husene blir fulle av sot. *Dagbladet*, 15. juli. Tilgjengelig fra: <https://www.dagbladet.no/nyheter/har-fatt-nok---husene-blir-fulle-av-sot/71392183> (Hentet: 20. juli 2019).

Hagen, A og Ridder-Nielsen, K. (2019) Lei frekke turister: - De går rett inn inngangsdøra mi. *Dagbladet*, 13. juli. Tilgjengelig fra: <https://www.dagbladet.no/nyheter/lei-frekke-turister---de-gar-rett-inn-inngangsdora-mi/71392072> (Hentet: 3. juni. 2020).

Hageskal, A (2014) Slik tar Flåm imot cruiseturistene. *Bergens Tidende*, 17. juli. Tilgjengelig fra: <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/EJGLA/slik-tar-flaam-imot-cruiseturistene> (Hentet: 12. august 2020).

Hauso, T og Dolve, S, M. (2020) Victoria venta 121 cruiseskip og rekordbesøk. Det kom eitt skip. *NRK*, 3. november. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/vestland/venta-279-cruiseskip--berre-to-kom-1.15226357?fbclid=IwAR2IHrsmFTWl4Q4ecEKDyJqKu5MFC4mqHSfgcuRgnV-rb9na92EwRpL4Yiw> (Hentet: 10. november 2020).

Helseth, F, A. og Rudjord, F. (2014) Drit og dra. *Dagens Næringsliv*, 18. juli. Tilgjengelig fra: <https://www.dn.no/magasinet/reportasje/reiseliv/oslo/drit-og-dra/1-1-5153246> (Hentet: 8. mai 2020).

Irgenes, K, A. (2020) Ta Torget tilbake, bergensere. *Bergens Tidende*, 20. juni. Tilgjengelig fra: <https://www.bt.no/btmeninger/debatt/i/JojaVj/ta-torget-tilbake-bergensere> (Hentet: 29. august 2020).

Johansen, Ø, D & Haugli, M (2019) Dokaos i Geiranger: – Folk tisser og bæsjer overalt. *VG*, 27. juli. Tilgjengelig fra: <https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/9vX8wr/dokaos-i-geiranger-folk-tisser-og-baesjer-overalt> (Hentet: 30 juli 2019).

Johnsson, S. (2019) Bergenserane må ta tilbake Bryggen! *Bergens Tidene*, 1. juli. Tilgjengelig fra: <https://www.bt.no/btmeninger/debatt/i/jdrOQL/bergensarane-maa-ta-tilbake-bryggen> (Hentet: 2. juli 2019).

Kolberg, M (2018) Vil ha miljøgebyr på turister i Norge. *NRK*, 17. juni. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/norge/vil-ha-miljogebyr-pa-turister-i-norge-1.14087369> (Hentet: 20. juni 2019).

Korsnes, K, M (2019) – Cruiseturistane tissar ute fordi dei ikkje vil betale. *NRK*, 25. mai. Tilgjengelig fra: https://www.nrk.no/mr/cruiseturistane-tissar-ute-fordi-dei-ikkje-vil-betale-1.14563066?fbclid=IwAR0lkNoFa9fxdMgQ7GE68N2GuO-Th2sO7a_PV3Ai2QzDMh3AOo1hcgsr-44 (Hentet: 2. juli 2019)

Langeland, K (2018) Meiner Flåms omdøme er truga av forsøpling. *Bergens Tidende*, 15. juni. Tilgjengelig fra: <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/9mQj6M/meiner-flaams-omdoemer-truga-av-forsoepling> (Hentet: 15. juni 2018).

Nave, Ingvild (2018) Kveler cruiseturismen Bergen? *Bergens Tidende*, 19. juli. Tilgjengelig fra: <https://www.bt.no/nyheter/i/qndzgi/kveler-cruiseturismen-bergen> (Hentet: 5. juli 2020).

NRK1 TV Invadert av turister (2017), 20. september 2017 [dokumentar]. Tilgjengelig fra: <https://tv.nrk.no/program/koid23004317/invadert-av-turister> (Sett 08.09.2018).

Nærø, F, A. & Vågenes, H. & Røsvik, E (2017) Geiranger fylt til bristepunktet av turister: – Ødelegger opplevelsen av verdensarven. *VG*, 28. juli. Tilgjengelig fra: <https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/55q8e/geiranger-fylt-til-bristepunktet-av-turister-oedelegger-opplevelsen-av-verdensarven> (Hentet: 30. juli 2019).

- Nærø, F, A. & Hopeland, S & Skodvin, H (2020) Coronaviruset har gjort tusenvis arbeidsledige – i Flåm mistet bygda livsgrunnlaget over natten. *E24*, 20. mars. Tilgjengelig fra: <https://e24.no/naeringsliv/i/OpAxj1/coronaviruset-har-gjort-tusenvis-arbeidsledige-i-flaam-mistet-bygda-livsgrunnlaget-over-natten> (Hentet: 3 mai 2020).
- Rapp, M, O (2019) Ser identitetskrise. *Klassekampen*, 4. februar. Tilgjengelig fra: <https://arkiv.klassekampen.no/article/20190204/ARTICLE/190209987> (Hentet: 4. juli 2019).
- Rosef, T & Skålevik, G (2020) Slår alarm om turismen i Bergen: - Vi trenger hjelp. *E24*, 15. september. Tilgjengelig fra: <https://e24.no/norsk-oekonomi/i/WOLmKg/slaar-alarm-om-turismen-i-bergen-vi-trenger-hjelp> (Hentet 23. oktober 2020).
- Siem, B (2020) Rekordmange cruiseskip til Noreg: – Absurd, meiner MDG. *NRK*, 8. januar. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/vestland/aldri-for-har-det-kome-sa-mange-cruiseskip-til-noreg-1.14848099> (Hentet: 15. januar 2020).
- Storvik, F, H. (2016) Hotellsjefen meiner cruiseturistane er betre enn sitt rykte, *Porten*, 10. november. Tilgjengelig fra: <https://www.porten.no/artiklar/hotellsjefen-meiner-cruiseturistane-er-betre-enn-sitt-rykte/393599> (Hentet: 13. august 2020).
- Svanes, J, B. & Takle, S, S. (2018) Bæsj flyt i naturen etter turistane: - Vi har forsømt allemannsplikten. *NRK*, 23. juli. Tilgjengelig fra: https://www.nrk.no/vestland/baesj-flyt-i-naturen-etter-turistane_-den-enkelte-sitt-ansvar-1.14136923 (Hentet: 4. juni 2019)
- Svarstad, S. (2019) Her kjøper turistane nips for millionar av kroner. *NRK*, 3. mai. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/vestland/her-kjoper-turistane-nips-for-millionar-av-kroner-1.14535421> (Hentet: 4. juni, 2019).
- Svendseid, S, B. & Johansen, N, E. (2018) Opp mot 40.000 turistar kvar dag- berre 14 offentlige toalett. *NRK*, 9. august. Tilgjengelig fra: https://www.nrk.no/vestland/opp-mot-40.000-turistar-kvar-dag-i-bergen_-knivar-om-14-offentlege-toalett-1.14158776 (Hentet: 15. august 2019).
- Sælthun, R, O (2017) No kan du gjera frå deg i skjøne omgjevnader i Flåm. *Porten*, 31. juli. Tilgjengelig fra: <https://www.porten.no/artiklar/no-kan-du-gjera-fra-deg-i-skjonne-omgjevnader-i-flam/398406> (Hentet: 25. juni 2019).
- Teigen, E. (2020) Politikernes miljøtiltak sender bygda rett i krise: - Vi får en korona 2.0 rett i fleisen. *Nettavisen Økonomi*, 15. juni. Tilgjengelig fra: <https://www.nettavisen.no/okonomi/politikernes-miljotiltak-sender-bygda-rett-i-krise--vi-far-en-korona-20-rett-i-fleisen/3423980152.html> (Hentet: 25. juni 2020).
- Valland, G. og Skåtun, O, J. (2014) Reiv i stykker cruiseprotesten. *Bergens Tidende*, 2. august. Tilgjengelig fra: <https://www.bt.no/nyheter/okonomi/i/L6KeQ/reiv-i-stykker-cruiseprotesten> (Hentet: 4. april 2019).
- Valhammer, R. (2019) Vi må begrense cruisetrafikken i Bergen. *Bergens Tidende*, 19 august. Tilgjengelig fra: <https://www.bt.no/btmeninger/debatt/i/3JXMqq/vi-maa-begrense-cruisetrafikken-i-bergen> (Hentet: 22. juni 2020).

Walnum, A., N. & Storrusten, M. (2019) Ut mot turistkaos i Bergen: - Det er galskap satt i system. *Dagbladet* [internett] 21. juli. Tilgjengelig fra: <https://www.dagbladet.no/nyheter/ut-mot-turistkaos-i-bergen---det-er-galskap-satt-i-system/71415247> (Hentet: 4. april 2020).

Walnum, A., N. & Storrusten, M. & Eriksen, N. (2019) Turistene tisser på verdensarven. *Dagbladet*, 19. juli. Tilgjengelig fra: <https://www.dagbladet.no/nyheter/turistene-tisser-pa-verdensarven/71412248> (Hentet: 3. juni 2019).

Åsnes, A. (2018) Turismen i Flåm har eksplodert – no vil kommunen ha endå meir. *NRK*, 3. april. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/vestland/turismen-i-flam-har-eksplovert--no-vil-kommunen-ha-enda-meir-1.13983330> (Hentet: 5. juni 2019).

Nettavisers kommentarfelt

Høie, P (2017) Fisketorget kan ikke gjenskapes. *Bergens Tidende*, 10. august. Tilgjengelig fra: <https://www.bt.no/btmeneringer/debatt/i/BpaOv/fisketorget-kan-ikke-gjenskapes> (Hentet: 22. juni 2019).

Kihl, J (2020) Bergen sentrum er i ferd med å dø. Du har din del av skulda. *Bergens Tidende*, 17. april. Tilgjengelig fra: <https://www.bt.no/btmeneringer/kommentar/i/BRKEXe/bergen-sentrum-er-i-ferd-med-aa-doey-du-har-din-del-av-skulda> (Hentet: 22. oktober 2020).

Kühlmann, L (2020) Uinspirerende utvalg og fornærmende priser. *Bergens Tidende*, 29. juni. Tilgjengelig fra: <https://www.bt.no/btmeneringer/debatt/i/1nmvVJ/uinspirerende-utvalg-og-fornaermende-priser> (Hentet: 23. august 2020).

Mossing, B, J. (2019) Varsler høy luftforurensing i Bergen. *Bergens Tidende*, 5. november. Tilgjengelig fra: <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/e8Re99/varsler-hoey-luftforurensning-i-bergen> (Hentet: 15. desember 2020).

Risnes, K. (2019) Røykskyen fra dette skipet forurensar mindre. *Bergens Tidene*, 21. september. Tilgjengelig fra: <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/P9meOe/roeykskyen-fra-dette-cruiseskipet-forurensar-mindre> (Hentet: 22. september 2019).

Sommerfeldt, P, A. (2018) Pop up-turistene på Nordnes. *Bergens Tidende*, 10 juli. Tilgjengelig fra: <https://www.bt.no/btmeneringer/ps/i/3jO8qP/pop-up-turistene-paa-nordnes> (Hentet: 20. juli 2019).

Masteroppgaver

Austigard, T. (2014) *Region og identitet – et blick på gårdsturismen i Ryfylke* [masteroppgave]. Universitetet i Bergen. (88 sider).

Nicolaisen, K, W. (2016) *En Flåm av turister – en studie av stedets betydning for lokalbefolkningen i en turistbygd*. [Masteroppgave] Universitetet i Bergen. (109 sider)

Sandstå, H. (2019) *Cruising away from strong sustainability?* [Masteroppgave] Lund Universitet Centre for Sustainability Studies (45 sider)

Salbu, M, S. (2016) *Betydningen av geologi og naturlandskap for reiselivet – En kvalitativ studie av lokale reiselivsaktører i Nærøyfjorden verdensarvområde.* [Masteroppgave] Norges Miljø- og Buovitenenskapelige Universitet. (97 sider)

Svendsen, M, F. (2016) *Med flytende hoteller gjennom urent farvann – Det Bergenske Dampskibsselskabs cruisevirksomhet i 1920-1939.* Universitetet i Bergen.

Ueland, R og Falkenberg-Aerell, L. (2019) *Hvordan har prosessen med vern og verdensarvstatus for Nærøyfjorden landskapsvernområde påvirket grunneiere og rettighetshavere?* Høgskolen på Vestlandet.

Turistbrosjyrer

Aurlandsskoen (u.å) *Aurlandsskoen.*

De Historiske (2019) *Bryggen Tracteursted.*

Fjord Norway (2018/2019) *Sognefjord.*

FLÅM (2019) *FLÅM – in the heart of the fjords*

Visit Bergen (2019) *BERGEN – inngangen til fjordriket.*

Visit Bergen (2018) *BERGEN – inngangen til fjordriket.*

Visit Bergen (2018) *FJORDS.*

Fotografier

Chouhan, G. (u.å.). *Bryggen i Bergen* [Fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://www.visitbergen.com/ting-a-gjore/bryggen-i-bergen-p878553> (Hentet: 15. oktober 2020).

Fretheim, A. (2014). *Slik tar Flåm imot cruiseturistene* [Fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/EJGLA/slik-tar-flaam-imot-cruiseturistene> (Hentet: 17. juli 2014).

Flåmsbrygga (u.å.) *Ægir Bryggeripub* [fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://www.flamsbrygga.no/aegir-bryggeripub> (Hentet: 3. oktober 2020).

K. Knudsen (u.å.). *DY Meteor i Bergen* [Fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/mRpqa4/bergens-foerste-cruiseskip> (Hentet: 8. september 2019).

K. Knudsen (1888-1894) *Part fra Odde i Hardanger (St. Sunniva)* [Fotografi]. Tilgjengelig fra: <http://marcus.uib.no/search/?q=St.%20Sunniva> (Hentet: 5. juli 2019).

Knoop (1890-1910) *Fisketorget* [Fotografi]. Tilgjengelig fra: <http://marcus.uib.no/instance/photograph/ubb-knoop-362.html> (Hentet: 5. juli 2019).

Klemetsen, I, F. (2019) *Demonstrerer ved å legge seg i gaten når cruiseturister går i land* [Fotografi]. Tilgjengelig fra: https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/kJK59v/demonstrerer-ved-aa-legge-seg-i-gaten-naar-cruiseturister-gaar-i-land?spid_rel=2 (Hentet: 12. juni 2019).

Larsen, E, B. (2018) *Tre cruisetiltak på overtid* [Fotografi] Tilgjengelig fra: <https://www.bt.no/btmeneringer/debatt/i/m62e3g/tre-cruisetiltak-paa-overtid> (Hentet 3. oktober 2020)

Ritter, A, P (1900-1907) *Fretheim ved Aurlandsfjorden.* [Fotografi]. Tilgjengelig fra: <http://marcus.uib.no/instance/postcard/ubb-bs-pkn-00699.html> (Hentet: 2. mai 2020)

Sennese, E (u.å.) *Turister* [Fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://www.dagbladet.no/nyheter/ut-mot-turistkaos-i-bergen---det-er-galskap-satt-i-system/71415247> (Hentet: 12. september 2020).

Valderhaug, M, H. (u.å.) *Cruise* [Fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://www.aurlandhavn.no/cruise-1> (Hentet: 14. oktober 2020).

Wilson, L., R. (1920-1939) *Johan Nordahl reiser fra Bergen med Meteor* [Fotografi]. Tilgjengelig fra: <http://marcus.uib.no/instance/photograph/ubb-wil-s-021.html> (Hentet: 19. september 2020).

Vedlegg 1.

Informasjonsskriv vedrørende deltakelse i forskningsprosjektet:

«Cruiseskipturisme i Flåm og Bergen»

Du er blitt bedt om å delta i et masterprosjekt som undersøker følgende av den store økningen av cruiseskipturisme i Flåm og Bergen. Dette informasjonsskrivet gir deg bakgrunnsinformasjon om prosjektet og kontaktinformasjon til studenten som utfører det.

Hva handler prosjektet om?

Prosjektet handler om å undersøke hvordan økningen av cruiseskipturisme påvirker lokalbefolkningen i Flåm og Bergen. Cruisebåtturisme som globalt fenomen omfatter områder som hensynet til miljø, masseturisme, stedsidentitet, bevaring av kulturarv og økonomiske aspekter. Problemområdene tilknyttet sted og kulturarv som følge av økningen i denne næringen, vil være områder som blir hovedfokuset i denne masteroppgaven.

Hva innebærer det å delta i studiet?

Prosjektet innebærer at jeg vil intervju deg som er en del av lokalbefolkningen i Flåm og Bergen sommeren 2019. Intervjuet blir tatt opp på bånd og jeg kommer til å ta notater underveis. Senere vil intervjuet transkriberes og denne teksten vil bli utgangspunkt for analysen i masteroppgaven. Intervjuet innebærer at du forteller hvordan du opplever at lokalsamfunnet påvirkes av cruiseskipene. Det vil være særlig fokus på hvordan cruiseturismen oppleves for deg og hverdagslivet ditt i Flåm/Bergen. Her vil det være interessant å få vite noe om hvordan Flåm/Bergen har endret seg etter at cruiseskipene gjorde sitt inntog. Jeg kommer til å spørre om personlige erfaringer rundt denne tematikken, samt hvordan endringen i cruiseturismen oppleves for deg.

Vi kan gjerne møtes hjemme hos deg, og det er en fordel om vi kan snakke uforstyrret sammen. Intervjuet vil ta omlag en time og tidspunktet for intervjuet avtaler vi ut fra når det passer best for deg.

Hva skjer med informasjonen om deg?

Alle personopplysninger slik som navn og adresse, vil bli behandlet konfidensielt. De eneste personene som vil ha adgang til dine opplysninger er meg selv, min veileder og en arkivar. Alle utskrifter og lydopptak vil bli oppbevart ved Etnofolkloristisk arkiv ved Universitetet i Bergen, prosjektet skal etter planen avsluttes i desember 2020. I den ferdige oppgaven blir alle informanter aidentifisert. Det vil si at alle personnavn vil bli endret.

Studiet er meldt til Personvernombudet for forskning, NSD – Norsk senter for forskningsdata AS.

Frivillig deltakelse

Hvis du velger å delta, kan du når som helst trekke samtykke tilbake uten å oppgi noen grunn. Alle opplysninger om deg vil da bli anonymisert.

Dine rettigheter

Så lenge du kan identifiseres i datamaterialet, har du rett til:

- Innsyn i hvilke personopplysninger som er registrert om deg
- Få rettet personopplysninger om deg,
- Få utlevert en kopi av dine personopplysninger (dataportabilitet)
- Sende klage til personvernombudet eller Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger.

Personvernombudet ved UIB

Janecke Helene Veim

Personvernombud@uib.no

Hva gir oss rett til å behandle personopplysninger om deg?

Vi behandler opplysninger om deg basert på ditt samtykke

Kontaktinformasjon til student og veileder

Student: Vilde Dybvik

Masterstudent i kulturvitenskap

Institutt for arkeologi, historie, kultur- og religionsvitenskap (AHKR)

Telefon: 41624136

E-post: Vilde.Dybvik@student.uib.no

Veileder: Eva Reme

Professor i kulturvitenskap

Institutt for arkeologi, historie, kultur- og religionsvitenskap (AHKR)

Telefon: 55582215

E-post: Eva.Reme@uib.no

Universitetet i Bergen

Samtykke til deltakelse i studien: «Cruisebåtturisme i Flåm og Bergen». Jeg samtykker til:

Å delta i intervju

At aidentifiserte utskrifter kan oppbevares ved Etnofolkloristisk arkiv ved Universitetet i Bergen ved prosjektslutt.

At kodenøkkel kan oppbevares ved Etnofolkloristisk arkiv ved Universitetet i Bergen etter prosjektslutt.

At lydopptak kan oppbevares ved Etnofolkloristisk arkiv ved Universitetet i Bergen etter prosjektslutt.

Jeg har mottatt informasjon om studiet og er villig til å delta:

.....

(Signert av prosjektdeltaker, dato)

Vedlegg 2.

Temaguide

De overordnede temaene vil bestå av:

Turisme og cruiseturisme

Turismen i Norge har hatt en voldsom økning de siste tiårene og cruisebåtene er blitt flere og større. Årsaken til veksten av cruiseturisme som globalt fenomen vil være gjenstand for undersøkelse.

- Årsak til- og økning av turisme
- Cruiseturisme
- Sikkerhet på cruisebåtene
- Miljø – forurensning og eventuelle tiltak
- Cruiseturisme som globalt fenomen
- Turistselskapenes promotering

Kulturarv

Kulturarven er årsak til turisme. Turistene trekkes til steder der promotering av unike landskap og UNESCO kulturarv frister. I Flåm fører turismen til belastning på naturlandskapet og tradisjonelle næringer. Det urbane landskapet i Bergen som Bryggen opplever også belastning fra veksten av cruiseturister. Hva gjør Flåm og Bergen gjør for å forebygge slitasje på kulturarven.

- Kulturarv årsak til turisme = destruktive krefter?
- Naturlandskap og urbant landskap
- Belastning på kulturarv
- Årsak til interesse
- Bevaring av kulturarv

Sted

Hvordan har Flåms betydning for lokalbefolkningen forandret seg fra før cruisebåtene til etter cruisebåtene. Hvilke ulike reaksjoner opplever Flåm og Bergen på cruisebåtene?

- Stedets betydning for lokalbefolkningen

- Hvordan stedet er forandret fra før cruisebåtene til etter cruisebåtene
- Bergen som det urbane og Flåm som det regionale

Identitet

Hvordan knytter lokalbefolkningen i Flåm sin identitet til stedet? Her vil det også være interessant å se på om de forbinder identiteten sin med Flåms nærliggende kulturarv som Nærøyfjorden.

- Stedsidentitet
- Lokalbefolkningens identitet
- Identitet knyttet til kulturarv

Konflikt

Ulike synspunkt på cruiseturismen kan føre til konflikter blant lokalbefolkningen i Flåm. Enkelte støtter næringen fordi de selv livnærer seg av den ved å selge rekvisitter til turistene. Andre er imot veksten og synes cruisebåtene forurensner, er sjenerende og ødelegger stedets identitet.

- Konfliktområdene innenfor cruiseturismen
- Konflikter innad lokalbefolkningen