

## **Flåm - en mer bærekraftig cruisedestinasjon?**



**BCR 3103 - Bacheloroppgave**

**Høyskolen Kristiania**

**VÅR 2020**

«Denne bacheloroppgaven er gjennomført som en del av utdannelsen ved Høyskolen Kristiania. Høyskolen er ikke ansvarlig for oppgavens metoder, resultater, konklusjoner eller anbefalinger.»

## Forord

Å skrive denne bacheloroppgaven har gitt oss mye. Det har vært spennende å dykke ned i denne problemstillingen, som er så omdiskutert, og hvor det finnes så mange meninger. Tematikken er noe vi synes er interessant og viktig, så på mange måter har det vært avgjørende for alle timene som er lagt ned i denne oppgaven. Det har også vært utfordrende og krevd mye tålmodighet og støtte fra hverandre, mye fordi skriveprosessen ikke alltid har gått slik man ønsker. Men det har også gitt oss mye glede, kunnskap og nye perspektiver.

Å gjennomføre oppgaven har vært noe mer krevende enn først antatt, med tanke på Corona-situasjonen som har påvirket oss i stor grad siden midten av mars. Vi var heldigvis tidlig ute med våre intervjuer og fikk gjennomført turen til Flåm og de fleste intervjuene før situasjonen fikk utviklet seg, slik at reisen dit hadde blitt umulig. Dermed har ikke den nåværende situasjonen heller preget noen av funnene gjort i denne oppgaven. Et av intervjuene ble gjennomført på telefon, men informanten var veldig forståelsesfulle og tok dette på en god måte.

Vi kunne ikke skrevet denne oppgaven alene, og derfor ønsker vi å takke alle våre informanter som har vist interesse for oppgaven vår, samtidig som de har delt kunnskap, erfaringer og meninger med oss. Vi vil og rette en stor takk til vår veileder, Alice Tonzig, som har kommet med kloke råd og gode innspill gjennom hele semesteret, og alltid vært oppmuntrende i sine tilbakemeldinger.

God lesing!

## Sammendrag

Cruise er en av transporttypene som har fått mest kritikk. Mye av årsaken til dette er at cruiseskipenes bærekraftige utvikling får lite fokus. Cruisenæringen er i likhet med andre reiselivsaktører opptatt av bærekraft, og jobber stadig for å bli bedre. Dette var noe av det vi ønsket å belyse i denne oppgaven.

Flåm, som en liten bygd på Vestlandet har bygd seg opp til å bli en av Norges mest populære cruisedestinasjon. Selv mener de at de har klart å utvikle og implementert tiltak som gjør dem til en mer bærekraftig cruisedestinasjon. Vårt mål med denne oppgaven er å belyse denne siden ved cruisenæringen og se om påstandene faktisk stemmer med lokalbefolkningens oppfattelse. På bakgrunn av dette ble problemstillingen for denne oppgaven: «På hvilken måte tilrettelegges det for en mer bærekraftig cruiseturisme i Flåm?»

Dette skal vi undersøke sett i lyset av teori om både bærekraftig cruiseturisme og utfordringene som finnes rundt cruisenæringen i Norge. Bærekraft er ikke et nytt fenomen, men har blitt mer aktuelt de siste årene. På grunn av oppgavens begrensede tidsaspekt og omfang har vi valgt å kun ta for oss den ene av de tre dimensjonene bærekraft består av; det sosiale aspektet.

Via våre informanter har vi fått informasjon om hvilke tiltak som er utviklet. Vi har også intervjuet lokalbefolkningen for å høre hva de mener om tiltakene, og hvordan de oppleves. Noen av tiltakene som vi finner mest relevant var at de har utviklet et distribusjonsapparat, de jobber for å bli en helårlig destinasjon og inkludering av lokalbefolkningen. Våre informanter fra lokalbefolkningen hadde ulike oppfatninger om tiltakene som ble presentert av våre faginformanter, hvorav noen mente at de ikke var tilfredsstillende nok. Det er viktig å merke seg at et bærekraftig reisemål betyr at destinasjonen stadig jobber med å utvikle og prioritere økt bærekraft. Nullutslipps-kravet for 2026 kan ha innvirkning for videre utvikling av cruisetrafikken i Flåm.

# Innholdsfortegnelse

<b>1.0 Innledning</b>	<b>6</b>
1.1 Målet med oppgaven	6
1.2 Bakgrunn for valg av tema	6
1.3 Problemstilling og forskningsspørsmål	7
1.4 Avgrensninger	7
1.4.1 Definisjon av bærekraft	8
1.4.2 Destinasjon Flåm	8
<b>2.0 Teori</b>	<b>9</b>
2.1 Bærekraft	9
2.1.1 Bærekraftig turisme	9
2.2 De tre dimensjoner innenfor bærekraft	10
2.2.1 Klima og miljø	10
2.2.2 Økonomi	11
2.2.3 Sosiale forhold	11
2.3 FNs bærekraftsmål	11
2.3.1 Anstendig arbeid og økonomisk vekst	12
2.3.2 Innovasjon og infrastruktur	12
2.3.3 Bærekraftige byer og samfunn	13
2.4 Hva er et bærekraftig reisemål?	13
2.5 Cruisenæringen i Norge	14
2.6 Økende cruiseturistene byr på økende utfordringer	15
2.6.1 Større skip	15
2.6.2 Kort sesong	15
2.6.3 Infrastruktur og logistikk	16
2.7 Nullutslippsmålet for 2026	16
2.7.1 Vedtak 672	17
<b>3.0 Metode</b>	<b>17</b>
3.1 Valg av metode	17
3.1.1 Forholdet mellom kvalitative og kvantitative forskningsmetoder	18
3.1.2 Bruk av kvalitativ tilnærming	18
3.2 Valg av forskningsdesign	19
3.3 Utvalgsramme	19
3.4 Innsamling av data	20
3.4.1 Dybdeintervju	20
3.4.2 Utforming av intervjuguide	21
3.4.3 Intervjusituasjonen	21
3.5 Kvalitetssikring	22
3.5.1 Reliabilitet	23

3.5.2 Validitet	24
3.5.3 Generaliserbarhet	25
3.5.4 Objektivitet	25
3.6 Etske hensyn ved kvalitativ forskning	25
3.6.1 Personvern	26
3.6.2 Vår rolle som forskere	26
3.6.3 Etske retningslinjer fra NESHS	26
3.6.4 Informert samtykke	27
3.6.5 Konfidensialitet	27
3.6.6 Konsekvenser av å delta i forskningsprosjektet	27
<b>4.0 Resultater</b>	<b>28</b>
4.1 Destinasjon Flåm	28
4.1.1 Cruisetrafikken i Flåm	28
4.1.2 Bærekraftig Flåm	29
4.2 Forskningsspørsmål 1	30
4.2.1 Distribusjonsapparatet	30
4.2.2 Helårlig cruisetraffikk	30
4.2.3 Inkludere hele destinasjonen	31
4.2.4 Bærekraftige løsninger	32
4.3 Forskningsspørsmål 2	34
4.3.1 Lokalbefolkningens oppfattelse av cruisetrafikken i Flåm	35
4.4 Forskningsspørsmål 3	37
4.4.1 Nullutslippsmålet for 2026	37
4.4.2 Hvilke innvirkninger kan nullutslippsmålet for 2026 ha for Flåm?	37
4.4.3 Hvilke innvirkninger kan nullutslippsmålet for 2026 ha for en videre bærekraftig utvikling?	38
<b>5.0 Konklusjon</b>	<b>39</b>
5.1 Forskningsspørsmål 1	39
5.2 Forskningsspørsmål 2	40
5.3 Forskningsspørsmål 3	41
5.4 Svar på problemstilling	42
5.5 Avgrensninger	44
5.6 Veien videre	44
<b>6.0 Litteraturliste</b>	<b>46</b>
<b>Vedlegg 1: Intervjuguide til fagpersoner</b>	<b>50</b>
<b>Vedlegg 2: Intervjuguide til lokalbefolkning</b>	<b>51</b>

## **1.0 Innledning**

### **1.1 Målet med oppgaven**

Se for seg deg at du står på brygga, med den vakre naturen Norge er kjent for rundt deg så langt øye kan se, når du ser enda et cruiseskip. Det kommer nærmere, og idet det legger til kai, stormer tusenvis av ivrige turister med kameraet rundt halsen ut for å ta innover seg landskapet til en liten bygd på Vestlandet. Bygden blir overfylt, lokalbefolkningen kjenner på trengselen og bygden sitter igjen med lite penger per passasjer. Utfordringene står altså i kø.

Dette er i hvert fall det inntrykket mange har av cruisetrafikken i Norge i dag. Cruiseturismen er i stadig vekst og Norge er et populært reisemål. Innovasjon Norge har publisert flere rapporter med oversikt over den norske cruisenæringen, hvorav det blant annet blir pekt på utfordringer som forurensing, trengsel og spenninger i lokalsamfunnet. (Innovasjon Norge 2020) Til tross for utfordringene som finnes, har cruisenæringen blitt en viktig del av norsk reiseliv og involverer et bredt spekter av aktører fra norsk næringsliv. (Pedersen 2017) Viktigheten av å tilrettelegge og finne bærekraftige tiltak er dermed svært stor, noe vi skal belyse i denne oppgaven.

### **1.2 Bakgrunn for valg av tema**

Da Ingunn Sakshaug, fra Innovasjon Norge, var gjesteforeleser i faget Interkulturell kommunikasjon, gjorde hun oss på alvor oppmerksomme på utfordringene i cruisenæringen. Vi ble nysgjerrige på dette område, begynte å lese rapporter publisert ut av blant annet Innovasjon Norge om cruisenæringen i Norge og ønsket å knytte problemstillingen opp til en valgt destinasjon. Flåm var destinasjonen vi valgte. Bakgrunnen for dette var at administrerende direktør i Flåm AS, på NHO reiselivs bransjedag i 2019, påsto at deres destinasjon hadde klart å tilrettelegge for en mer bærekraftig cruiseturisme, gjennom ulike tiltak. Tiltak som skal være bærekraftige, i tillegg til at de mener at lokalbefolkningen er tilfredsstilt med tiltakene som er implementert, noe som er viktig for en cruisedestinasjon. Fjorden er også en av få norske fjorder på Unescos verdensarvliste, noe som definitivt har innvirkning på besøkstallene. (Unesco)

Vi bestemte oss tidlig for at det var bærekraft vi ønsket å fokusere på. Det er aktuelt, det er viktig og det gjelder for alle. Da vi på ordentlig leste om cruiseturisme, og hvordan man holder på å gjøre det mer bærekraftig, visste vi at dette er noe vi ønsket å fokusere på. Det finnes mange meninger og misoppfattelser av cruise i sammenheng med bærekraft. På bakgrunn av dette ønsket vi å finne en destinasjon som selv hevder å ha lyktes med å tilrettelegge for en mer bærekraftig cruiseturisme. Vårt mål med denne oppgaven er å belyse denne siden ved cruisenæringen og se om påstandene faktisk stemmer med lokalbefolkningens oppfattelse. Dette skal vi undersøke sett i lyset av teori om både bærekraftig cruiseturisme og utfordringene som finnes rundt cruisenæringen i Norge.

### **1.3 Problemstilling og forskningsspørsmål**

Vi ønsker å rette fokuset mot en populær norsk destinasjon som selv mener de har klart å tilrettelegge for en mer bærekraftig cruiseturisme i destinasjonen, da dette er svært viktig i en stadig voksende cruisenæring. På bakgrunn av dette blir vår problemstilling:

«På hvilken måte tilrettelegges det for en mer bærekraftig cruiseturisme i Flåm?»

For å besvare denne problemstillingen har vi satt opp følgende forskningsspørsmål:

1. Hvilke bærekraftige løsninger har destinasjon Flåm tilrettelagt for?
2. Hvordan opplever lokalbefolkningen cruisetrafikken i Flåm?
3. Vil nullutslippsmålet for 2026 ha en innvirkning for videre utvikling av en mer bærekraftig cruiseturisme i Flåm?

### **1.4 Avgrensninger**

På grunn av oppgavens tidsaspekt og begrensede ressurser er avgrensninger en nødvendighet. For oss var god innsikt i tematikken svært viktig for å få en større helhetlig forståelse, og oppgaven ble dermed avgrenset for å kun ta for seg destinasjon Flåm og allerede

implementerte tiltak i destinasjonen. Vi intervjuet personer som har vært med på å utvikle bærekraftige tiltak til destinasjonen, og som nå jobber tett med cruiseutviklingen i Flåm.

Bærekraft er et vidt begrep. På grunn av temaets omfang blir det en nødvendighet å fokusere på én av de tre dimensjonene innenfor bærekraft. Fokuset i denne oppgaven blir dermed den sosiale delen som omhandler styrking av sosiale verdier.

#### **1.4.1 Definisjon av bærekraft**

Brundtland-kommisjonen kom med en definisjon av bærekraft i 1987, til tross for at det finnes veldig mange andre definisjoner, er det fremdeles denne som er den mest populære: «Utvikling som tilfredsstillter dagens behov uten å ødelegge muligheten for at fremtidige generasjoner skal få tilfredsstilt sine behov.» (World Commission on Environment and Development og Brundtland 1987)

#### **1.4.2 Destinasjon Flåm**

I Vestland fylke, innerst i Aurlandsfjorden i Aurland kommune, ligger tettstedet Flåm. Innbyggertallet ligger på rundt 400 mennesker, og for kun rundt 40 år siden, jobbet de aller fleste som bønder i bygden. Mye har forandret seg, og i dag jobber de fleste innen reiseliv eller ved jernbanen. Flåm er endestasjonen til den populære Flåmsbana, som har blitt kåret til en av verdens vakreste togreiser. Noe som er med på å trekke en del turister. I tillegg til dette, har Flåm med sin dypvannskai blitt en av de mest populære cruisehavnene i Norge. Flåm sentrum består av en matbutikk, suvenirer butikker, kafeer og restauranter. I tillegg kan de by på aktiviteter av ulike slag, hoteller og andre overnattingsmuligheter. (Fjordtours)

Siden 2005 har Nærøyfjorden, i Aurland kommune, vært en del av Unescos verdensarvliste. Unesco er en organisasjon under FN. På verdensarvlisten er det steder, hvor både natur og kultur er av så stor verdi at man ikke ønsker å miste det, men ta vare på det for flere generasjoner. (Visit Norway a)



## 2.0 Teori

I dette kapittelet skal vi presentere relevant teori for å kunne besvare vår problemstilling; «På hvilken måte tilrettelegges det for en mer bærekraftig cruiseturisme i Flåm?». Først vil vi presentere begrepet bærekraft og de tre dimensjonene innenfor bærekraft. Vi vil inkludere de mest aktuelle av FNs 17 bærekraftsmål. Med de mest aktuelle menes de tre av de fire målene som destinasjon Flåm har valgt å fokusere på når de jobber med utviklingen av bærekraft. Bærekraftsmålene spiller en sentral rolle for bærekraftig utvikling både for enkeltmennesket, organisasjoner og på verdensbasis. Deretter vil vi se på cruisetrafikken i Norge i dag. Vi vil belyse de mest sentrale utfordringene innenfor cruisetrafikk i Norge, før vi til slutt presenterer nullutslippsmålet for 2026. Et mål som kan ha stor innvirkning for videre arbeid med bærekraftig utvikling.

### 2.1 Bærekraft

I kapittel 1.4.1 har vi definert ordet bærekraft, og hvor det kommer fra. Denne definisjonen sier likevel ingenting om hvordan utviklingen mot det bærekraftige skal skje. Jorda har begrensede ressurser som vi benytter oss av til enhver tid. Hensikten med en bærekraftig utvikling er at disse ressursene skal være tilgjengelige for alltid. Det er her menneskenes holdninger og livsstil kommer inn. En bærekraftig utvikling avhenger av at en økonomisk virksomhet har miljøet i tankene, når man skal utvikle seg selv og skape vekst. (FN 2019)

#### 2.1.1 Bærekraftig turisme

Som med bærekraft i seg selv, finnes det ulike definisjoner på bærekraftig turisme. WTO/WTTC-dokumentet referert i Jacobsen og Walaas (2017) viser til en definisjon av en bærekraftig turisme som er i tråd med Brundtland-kommisjonens definisjon av bærekraft. «Bærekraftig turisme utvikling er en utvikling som tilfredsstillende behovene til dagens turister og vertskap samfunn, samtidig som den sikrer morgendagens turister og vertskap samfunn de samme mulighetene.» (Jacobsen og Walaas 2017, 109)

Ulike begreper brukes om bærekraftig turisme, men det er likevel hovedsakelig to måter å forstå bærekraftig turisme på. På den første er fokuset på at selve turismeproduktet og turismen skal være bærekraftig. Den andre fokuserer på muligheten av at turisme er en måte å

oppnå bærekraftig utvikling. Ifølge boken «Turisme- globale utfordringer», er det den siste forståelsen man burde ta utgangspunkt i da man snakker om bærekraftig turisme. (Jacobsen og Walaas 2017, 109) I det legges det at man må vurdere ressursene man har til rådighet, og hvordan man kan bruke disse på den mest miljøeffektive måten som finnes. Dette burde også sees ut i fra et globalt nivå. Det er ikke alltid at det å fokusere på turisme er den mest bærekraftige måten å drive med utvikling på heller. (Jacobsen og Walaas 2017, 109)

Noen sentrale prinsipper i en bærekraftig turisme er blant annet at bevaring og bruk av naturlige, sosiale og kulturelle ressurser er nødvendig, og det må gjøres på en bærekraftig måte. Dette er grunnlaget for at miljøets begrensninger skal legges til grunn når turismen planlegges og styres. I tillegg til at fokuset på den langsiktige bruken må være til stede. For å sikre at fordelene ved turisme blir fordelt rettferdig, er det viktig med lokal forankring. For å få til dette, må det til åpenhet rundt planlegging og utvikling og delt styring med den lokale befolkningen. (Jacobsen og Walaas 2017, 110)

## **2.2 De tre dimensjoner innenfor bærekraft**

Det finnes tre dimensjoner av bærekraft: den miljømessige, den økonomiske og den sosiale dimensjonen. Alle disse henger tett sammen og er med på å påvirke hverandre. I den grad disse befinner seg sammen, avgjør om noe er bærekraftig eller ikke. På grunn av oppgavens avgrensninger fokuserer vi i denne oppgaven kun på den sosiale delen av bærekraft. Vi ser likevel viktigheten av å definere alle dimensjonene, dette fordi de henger såpass tett sammen og dermed er med på å danne et helhetlig bilde av bærekraft.

### **2.2.1 Klima og miljø**

Menneskene har i lang tid brukt forbrenning av kull, olje og gass i industrien. Dette har ført til økonomisk vekst for den rike delen av verden. Men konsekvensene av dette har gått hardest utover utviklingsland, som opplever blant annet flom og tørke. Dette er en direkte konsekvens av klimaendringer som skjer på grunn av bruken av den type ikke-fornybare ressurser. Havet varmes opp, økosystemer går tapt og mange arter blir borte. (FN 2019)

Dette er grunnen til at mange mener at man heller burde satse på fornybar energi i forbindelse med industri og produksjon. Dette er blant annet, vannkraft, vindkraft og solkraft. Naturen er

grunnlaget for alt liv på jorda, og det å ta vare på det vil være viktig for å ivareta fremtidige generasjoners behov. (FN 2019)

### **2.2.2 Økonomi**

Den økonomiske dimensjonen ønsker å sikre en økonomisk trygghet for mennesker og samfunn. Ressursene er såpass ujevnt fordelt, at store ulikheter mellom fattig og rik kan skape splid, konflikt og politiske opprør mellom mennesker. Ved å fordele ressursene mer rettferdig, og gi alle tilgang til helse og utdanning, ville det vært mer tilrettelagt for et fredelig samfunn. Forbruket av disse ressursene må også betraktes ned i de rike landene. (FN 2019)

Økonomisk vekst skaper arbeidsplasser og inntekter, som er med på å finansiere offentlige tjenester om helse og utdanning. Dette er spesielt viktig for fattige land. Derfor er det viktig å bruke fornybar energi som er med på å finne gode løsninger på utfordringene vi møter nå, og i fremtiden. (FN 2019)

### **2.2.3 Sosiale forhold**

Ifølge Folkehelseinstituttet er det den sosiale delen av bærekraft dimensjonen som har fått minst oppmerksomhet i forhold til de to andre dimensjonene innenfor bærekraft. (FHI 2020) FN er likevel klar på at de sosiale forholdene er en viktig del av bærekraftsmålene. Den sosiale delen handler om at samfunnet er preget av tillit, trygghet og tilhørighet. (FHI 2020)

Menneskerettighetene er også en viktig retningslinje på hvordan de sosiale forholdene er. Her er det blant annet punkter som likestilling, anstendig arbeid og livskvalitet til mennesker i et samfunn. Dette forteller noe om hvordan mennesker har det i samfunnet, og om de har mulighet til å påvirke sitt eget liv. (FN 2019) Menneskelige behov er i sentrum og lokalsamfunnet skal legge til rette for at menneskene som bor der kan påvirke forhold i nærmiljøet og ellers i kommunen. Sosial rettferdighet, tilrettelagt og deltakelse og samarbeid er også viktige aspekter her. (FHI 2020)

## **2.3 FNs bærekraftsmål**

FNs medlemsland vedtok i høsten 2015 17 bærekraftsmål for en bærekraftig utvikling mot 2030. (Regjeringen 2018) Bærekraftsmålene reflekterer de tre dimensjonene innenfor

bærekraftig utvikling: klima og miljø, økonomi og sosiale forhold. Målene er en felles arbeidsplan for verden, lagd for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. Å ta vare på behovene til de menneskene som lever i dag, uten å ødelegge de fremtidige generasjoners mulighet for å dekke sine er noe verden må stå sammen og alle må ta sitt ansvar. (FN 2020) Vi skal nå presentere tre av de fire av FN's 17 bærekraftsmål, som destinasjon Flåm har som grunnlag for utvikling av bærekraft.



(FN 2020)

### 2.3.1 Anstendig arbeid og økonomisk vekst

«Fremme varig, inkluderende og bærekraftig økonomisk vekst, full sysselsetting og anstendig arbeid for alle.» (FN 2020) Det innebærer blant annet å skape arbeidsplasser, arbeidsplasser med god kvalitet og som inkluderer de unge i arbeidsmarkedet. I tillegg til å sørge for et trygt arbeidsliv som skaper rettferdig økonomisk vekst. (FN 2020)

### 2.3.2 Innovasjon og infrastruktur

«Bygge solid infrastruktur, fremme inkluderende og bærekraftig industrialisering og bidra til innovasjon.» (FN 2020) Infrastrukturen, slik som transport, energi og informasjonsteknologi må være på plass for at et samfunn skal fungere og for å skape en bærekraftig utvikling. For å nå dette målet må man øke de ulike landene sine potensiale for utvikling og vekst, i tillegg til å se på hvordan de kan utnytte sin industri og sine ressurser på en mest mulig effektiv måte.

Implisitt i dette ligger det at utdanning og helsetilbudet må forbedres, i tillegg til mer satsning på teknologi og vitenskap. (FN 2020)

### **2.3.3 Bærekraftige byer og samfunn**

«Gjøre byer og bosettinger inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige.» (FN 2020) Verden urbaniseres i høy fart, noe som kan hindre gode levekår da det fører til at andelen som bor i byer øker. For utenom at byer er fulle av kultur, vitenskap og sosial samhandling, har de også store slumområde og står samtidig for 75 prosent av alle klimagassutslipp. Dermed blir viktigheten av å bygge byer med grunnleggende tjenester som energi, boliger og transport for innbyggerne stor. Ressursene må brukes på en bærekraftig måte, forurensingen må reduseres og det må være god nok plass til avfallshåndtering, da det kan resultere i at mennesker kan utvikle seg økonomisk og sosialt. (FN 2020)

## **2.4 Hva er et bærekraftig reisemål?**

For å vite hva et bærekraftig reisemål er, er det fordelaktig å først vite hva bærekraft går ut på. Bærekraft er, som sagt, definert i kapittel 1.4.1. Til tross for flere definisjoner av bærekraft, forholder vi oss til Brundtland kommisjonens definisjon fra 1987. (World Commission on Environment and Development og Brundtland 1987) Denne definisjonen presiserer at den fremtidige generasjoner skal ha muligheten til å få tilfredsstilt sine behov, og utviklingen som skjer må dermed skje med så små avtrykk som mulig for å sikre en bærekraftig utvikling.

«Bærekraft i reiselivet handler om et perspektiv på reiselivsutviklingen: Man kan ta vare på behovene til mennesker som lever i dag uten å ødelegge fremtidige generasjoners muligheter for å dekke sine behov. Temaer som natur, miljø- og klimapåvirkning, samspill mellom reiseliv og lokalsamfunn – og næringens lokale, økonomiske verdiskaping er sentralt i forståelsen av et bærekraftig reiseliv.» (Hamilton 2018)

Merkeordningen for et bærekraftig reisemål kan ses på som et verktøy for å systematisere arbeidet med nettopp det å bli et bærekraftig reisemål, hvor kriterier innenfor de tre ulike bærekrafts dimensjoner (miljø og klima, økonomisk og sosial) kartlegges. (Hamilton 2018) For å lykkes i å bli et bærekraftig reisemål, må hele lokalbefolkningen jobbe sammen. Det

kommer til å ta flere år da det er mange tiltak som må planlegges og penger som må investeres. (Visit Norway b)

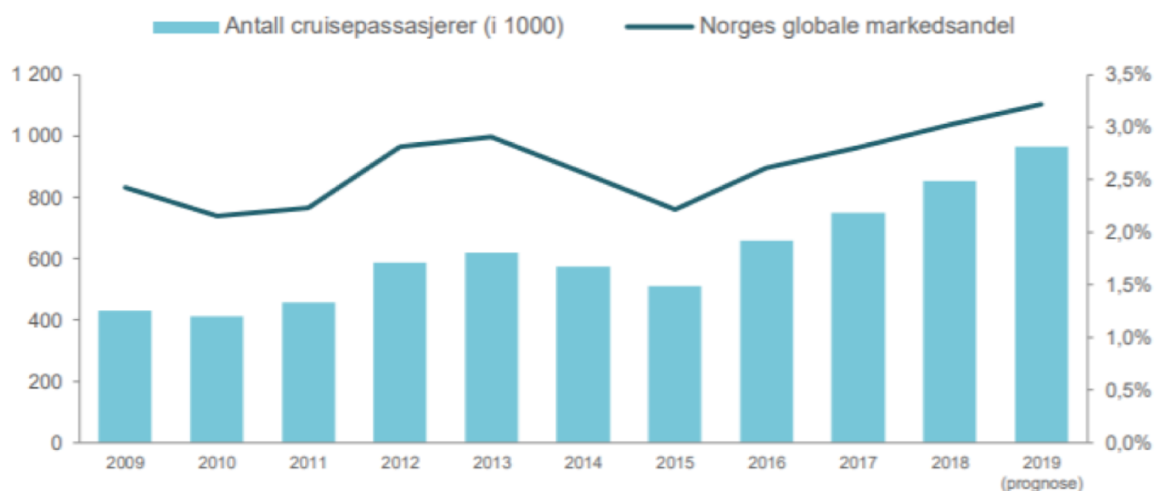
Det er viktig å merke seg at «å bli merket som et bærekraftig reisemål betyr at destinasjonen over tid prioriterer målet om økt bærekraft, ikke at stedet som merkes er bærekraftig.

Destinasjonen må kontinuerlig jobbe for å forbedre sin forretningspraksis og sitt forhold til lokalsamfunnet, basert på bærekraftige prinsipper.» (Hamilton 2018) Dette er altså en langsiktig prosess, hvor utvikling står i fokus.

## 2.5 Cruisenæringen i Norge

Siden det først cruiseskipet i 1867 har cruiseindustrien vært økende, i verden så vel som i Norge. Både flere og større skip besøker Norge. Sommeren 2019 var det ca. 850 000 cruiseturister i Norge, sammenlignet med 2016 hvor det var ca. 660 000 cruiseturister. Dette viser en økning på nesten 200 000 passasjerer på kun 3 år. (Innovasjon Norge 2020) Anløpsstatistikken til Kystverket viser at det i 2019 var 2800 cruiseanløp i norske havner, noe som tilsvarer en økning på 783 anløp over fire år. (Kystverket 2020)

### Cruiseturismens utvikling i Norge



(Innovasjon Norge 2020)

Norge har lenge markedsført seg i utlandet ved å vise frem fjell, kyst og fjorder. (Innovasjon Norge 2020) Dette har tiltrukket seg turister fra hele verden som ønsker å se nettopp dette, og «cruisereiser til norske destinasjoner er populært som aldri før.» (Kystverket 2020) Norge har tilrettelagt for ulike typer cruise, avhengig av turistenes interesser og prisklasse. Tyskland har den største andelen cruiseturister i Norge. (Innovasjon Norge 2020)

## **2.6 Økende cruiseturistene byr på økende utfordringer**

Det at cruiseindustrien har økt er nok både til glede og forargelse. Økningen er en viktig del av norsk reiseliv, og Norge har en sterk posisjon som cruisedestinasjon. Dog byr økt antall cruiseanløp og passasjerer også på flere utfordringer. Vi skal nå se på noen av de mest sentrale utfordringene som har oppstått i cruiseturismen, innenfor den sosiale delen av bærekraft. Dette er på langt nær alle, men det er disse vi har valgt å trekke frem som mest relevant denne oppgaven.

### **2.6.1 Større skip**

Det bygges stadig nye cruiseskip. De nyere cruiseskipene som bygges har plass til mange flere passasjerer enn de eldre skipene har. (Innovasjon Norge 2020) Kystverket kan meldte i 2015 om en nedgang i antall cruiseanløp i norske havner, og at årsaken til nedgangen kan være et resultat av at cruiseskipene stadig blir større og hvert skip dermed kan frakte flere passasjerer. (Kystverket 2015) De nye cruiseskipene som bygges rommer normalt opp til 3-5000 passasjerer, dette foruten om besetningen ombord. (Innovasjon Norge 2020) I 2018 seilte verdens største cruiseskip «Symphony of the Seas» sin jomfrutur, med en passasjerkapasitet på hele 8670 passasjerer. (Stensvold 2018) Passasjerkapasiteten på cruiseskipene fortsetter bare å øke, og utviklingen de siste fem årene har vist en økning på ca. 15 prosent passasjerkapasitet per skip. (Dybedal, 2018)

### **2.6.2 Kort sesong**

Cruiseturister kommer til Norge gjennom hele året, likevel er det flest besøkende i perioden mai til september. Høysesongen og dermed den travleste perioden anses mellom juni og august. Dette er samme periode som andre landbaserte turister i hovedsak velger å holde ferien sin i Norge. (Innovasjon Norge 2020) Ser man for eksempel på kystverkets oversikt

over cruisesesongen for 2018, hvor det var meldt inn ca. 2200 cruiseanløp til 45 forskjellige havner i Norge, viser den at det er månedene juni, juli og august som er desidert travlest. I sommermånedene toppet seg med antall anløp mellom 420-560. Oversikten viser at det var 539 anløp i juni, 560 anløp i juli og 427 cruiseanløp i august. Kystverket legger også vekt på at vintercruise er en ny trend og at noen destinasjoner ser ut til å bli helårsdestinasjoner for cruise. Samme året var det 2 anløp og januar og 8 i desember. (Kibsgaard-Petersen 2018)

### **2.6.3 Infrastruktur og logistikk**

Når det kommer til at skipene stadig bygges større og antall passasjerer øker, vil det kunne skape utfordringer for infrastrukturen i cruisedestinasjonene. Logistikken i destinasjonen må utvikles i takt med økningen av turiststrømmen. Det må være nok toaletter, nok busskapasitet og nok guider for å takle den økningen av passasjerer som skjer. (Innovasjon Norge 2020)

Som et resultat av at cruiseskipene stadig blir større og har kapasitet til flere passasjerer, blir det også større volum av mennesker i destinasjonene. Turistmassene er i destinasjonen i et begrenset tidsrom, noe som vil føre til kødannelser, og som videre kan påvirke opplevelsen av destinasjonen på en negativ måte. Dette kan også sees i sammenheng med andre typer turister som ikke kommer med cruiseskip til destinasjonen. (Innovasjon Norge 2020)

Forskere ved Nordlandsforskning gjennomførte en undersøkelse blant reiselivsbedrifter, havner, cruiseagenter, destinasjoner og cruisenettverk. Hvorav noen av de viktigste funnene som ble gjort var at bedriftene som finnes i destinasjonen må samarbeide godt, unike produkt må tilbys og «åpningstidene i butikker og attraksjoner må være tilpasset cruiseanløp». Dette er faktorer rundt infrastrukturen, som ifølge dem, må være på plass eller utvikles for at destinasjonen skal kunne lykkes og unngå opphoping av mennesker i destinasjonen. (Nordlandsforskning 2018)

## **2.7 Nullutslippsmålet for 2026**

Det har lenge vært snakk på å redusere og stille strengere krav til utslippene gjort av cruiseskip, og som en del av klimastrategien for 2030 stilte et enstemmig Storting krav til regjeringen om nettopp dette. I april 2018 kom Stortinget med et krav til regjeringen om nullutslipp fra turistskip- og ferger i verdensarvfjordene så snart det er teknisk



gjennomførbart, og senest innen 2026. Det vil si at ingen av verdensarvfjordene skal ha utslipp til verken sjø eller luft fra senest 2026. Bærekraft og miljø har blitt viktigere, og derfor stilles det krav til dette. (Klima og miljødepartementet 2017)

### **2.7.1 Vedtak 672**

Vedtaket fra Stortinget lyder som følger:

*«Stortinget ber regjeringen implementere krav og reguleringer til utslipp fra cruiseskip og annen skipstrafikk i turistfjorder samt andre egnede virkemidler for å sørge for innføring av lav- og nullutslippsløsninger i skipsfarten fram mot 2030, herunder innføre krav om nullutslipp fra turistskip- og ferger i verdensarvfjordene så snart det er teknisk gjennomførbart, og senest innen 2026».* (Klima og miljødepartementet 2017)

## **3.0 Metode**

I dette kapittelet presenterer vi hvilken metode vi har valgt å benytte for å kunne svare på vår problemstilling; «På hvilken måte tilrettelegges det for en mer bærekraftig cruiseturisme i Flåm?» Grønmo har definert metode på følgende måte: «Metodene angir hvordan vi skal fremskaffe kunnskapen og utvikle teoriene, og hvordan vi skal sikre at kunnskapen og teorien oppfyller kravene til vitenskapelig kvalitet og relevant på det aktuelle fagområdet.» (Grønmo 2016, 41)

### **3.1 Valg av metode**

Samfunnsvitenskapelig metode handler om «hvordan vi skal gå fram for å få informasjon om den sosiale virkeligheten, og ikke minst hvordan denne informasjonen skal analyseres, og hva den forteller oss om samfunnsmessige forhold og prosesser.» (Johannessen, Tuft og Christoffersen 2017, 25) Innenfor den samfunnsvitenskapelige metodelæren skilles det mellom kvalitativ og kvantitativ metode. Hensikten med metode er uansett alltid å innhente gyldig og troverdig kunnskap og informasjon om virkeligheten. (Jacobsen 2015, 15)

### **3.1.1 Forholdet mellom kvalitative og kvantitative forskningsmetoder**

Kvantitative og kvalitative metoder blir ofte betraktet som motsetninger, men ingen av metodene er bedre enn den andre. Det som er avgjørende er hvordan metoden brukes som verktøy til å finne svar på det man forsker på og vil finne ut av. Hovedforskjellen mellom disse metodene er om dataen som kodes blir omgjort til tall eller ord. Kvantitative metoder måler omfang og kausale sammenhenger. (Tjora 2017, 28) Ved bruk av kvantitativ metode er dataen som samles inn tellbare, det vil si at de kan kategoriseres slik at en kan telle opp hvor mange som gir ulike svar. Resultatet blir altså gitt i tall og kan brukes blant annet til å kartlegge en utbredelse og finne kausale sammenhenger. Den innsamlede dataen kalles gjerne harddata. (Larsen 2017, 25)

Kvalitative metoder avdekker derimot meninger og motiver. Hva folk synes om noe, og hvorfor det har en sammenheng med hvordan de oppfører seg. (Tjora 2017, 28) Dataen som samles inn ved bruk av kvalitativ metode er altså dermed ikke-tallfestbare. De sier noe om kvalitative egenskaper hos undersøkelsespersonene. Denne type data er gjerne i tekstform, og kalles ofte mykdata. (Larsen 2017, 25) I kvalitativ metode søker man altså forståelse, heller enn en forklaring som man gjør ved bruk av kvantitativ metode. (Tjora 2017, 28)

### **3.1.2 Bruk av kvalitativ tilnærming**

Til tross for at ingen av metodene er bedre enn den andre, ble likevel valget om å bruke kvalitativ tilnærming for å kunne svare på vår problemstilling veldig naturlig. Årsaken til dette er at utfyllende og utdypende svar er avgjørende for at vi skal få innsikt og kunnskap nok til å ha mulighet til å svare på problemstillingen som er valgt. Dette er noe man ikke oppnår gjennom spørreundersøkelser, men heller gjennom nærhet til informantene. (Larsen 2017, 29) I tillegg gir det oss som forskere en mye bedre forståelse for temaet, da informantene kan komme med annen relevant informasjon enn akkurat det det spørres om. For å kunne svare på hvordan det tilrettelegges for en mer bærekraftig cruiseturisme i Flåm kreves det analyse av informasjon. Det ville vært vanskelig, om ikke umulig, å uttrykke gjennom tall.

### 3.2 Valg av forskningsdesign

Det er flere valg som må tas når noe skal forskes på. Hvordan oppgaven skulle formes og struktureres var noe som ble planlagt tidlig i prosessen, og valget om hvilket forskningsdesign som skulle brukes ble tatt. Dette valget blir tatt ut ifra hvilken problemstilling som er valgt. (Tjora 2017, 40) Innenfor kvalitativ forskning finnes det to grupper av strategier for å avgrense et prosjekt; kriterieutvalg eller casestudie. Med bakgrunn i vår problemstilling vil vårt prosjekt kategoriseres under sistnevnte. Undersøkelser i en casestudie benytter allerede eksisterende grenser for hva og hvem undersøkelsen inkluderer og ekskluderer. Som en hovedregel brukes casestudier for å generere kunnskap om selve casen. (Tjora 2017, 41)

### 3.3 Utvalgsramme

Bestemmelsen av hvem som skal delta i undersøkelsen er viktig. Innenfor kvalitative metoder benyttes gjerne ikke-sannsynlighetsutvelging når man bestemmer hvem som skal delta i undersøkelsen. Deltakerne i et ikke-sannsynlighetsutvalg er ikke tilfeldig utvalgt, det resulterer i at de heller ikke samme mulighet til å bli plukket ut til å delta. (Larsen 2017, 89) Ettersom målet med oppgaven er å innhente detaljerte erfaringer, opplevelser og beskrivelser om et spesifikt tema har vi hovedsakelig benyttet et ikke-sannsynlighetsutvalg. Informantene er rekruttert gjennom *snøballmetoden*. Det vil si at vi har tatt kontakt med en person som vi antok kunne mye om tiltakene som er gjort for å få til en mer bærekraftig cruiseturisme i Flåm, som igjen opplyste oss om andre personer som det kunne være fordelaktig for oss å snakke med. (Larsen 2017, 90)

Hvor mange undersøkelses personer en må ha med, finnes det ingen fasit på, da dette avhenger av forskningsdesign, metode etc. (Larsen 2017, 91) Flåm er en relativt liten bygd, som har få personer som aktivt arbeider med cruiseturismen i bygden, to av disse som sa seg villige til å være våre informanter. Informantene har begge ledende stillinger innenfor fagfeltet og arbeider i to ulike selskaper, som har to forskjellige roller for bygden. Det ga oss ulike perspektiv og dypere innsikt i hvordan utfordringene tidligere har blitt håndtert og jobbet med. Utvalgsstørrelsen er relativt liten, men til gjengjeld er problemstillingen svært spesifikk og informantene er plukket ut slik at de er nyttige for problemstillingen.

Likevel ønsket vi å bringe inn et annet perspektiv enn kun fagpersoner, nettopp lokalbefolkning i bygden. De kan si noe om den realistiske opplevelsen av tiltakene som destinasjonen selv mener å ha gjennomført. I dette utvalget ble sannsynlighetsutvelging brukt. Det vil si at i prinsippet har alle i populasjonen like stor sjanse til å bli trukket ut til å delta i undersøkelsen. (Larsen 2017, 39) En utfordring vi møtte på her var at lokalbefolkningen ikke var særlig interessert i å prate med oss og var vanskelig å få i tale. Deltakerne ble valgt ut ifra ulike demografiske variabler, dette for å få en mest mulig spredning i utvalget og for å gjøre dem så representativ som mulig for populasjonen.

### **3.4 Innsamling av data**

Å samle inn data handler om å hente inn informasjon om virkeligheten som er relevant for problemstillingen som er valgt. Det er særlig fire ulike metoder som brukes for datainnsamling innenfor kvalitativ metode; fokusgrupper, dokumentanalyse, observasjon og intervju. Hvorav de to sistnevnte er de mest utbredte datagenereringsmetodene innenfor kvalitativ metode. (Larsen 2017, 97) Vi anså bruk av dybdeintervjuer som den mest hensiktsmessige datainnsamlingsmetoden for å kunne svare på vår problemstilling. Grunnlaget for dette var både for at vi skulle klare å danne et godt bilde av Flåm som destinasjon og de tiltakene som er gjennomført for å tilrettelegge for en mer bærekraftig cruiseturisme i destinasjonen. Noe vi får blant annet gjennom informantenes opplevelser og erfaringer via et dybdeintervju.

#### **3.4.1 Dybdeintervju**

Dersom man vil utforske nyanser i opplevelser og erfaringer, noe vi skulle, vil bruk av dybdeintervju være en egnet datagenereringsmetode. Ifølge Tjora (2017) er hovedregelen at man bruker dybdeintervju der man ønsker å studere meninger, holdninger og erfaringer. Han beskriver også dybdeintervjuet som en metode basert på fenomenologisk perspektiv, hvor man som forsker ønsker å forstå informantens opplevelser og hvordan informanten reflekterer over det. (Tjora 2017, 114) I hovedsak er målet med dybdeintervjuer å skape en situasjon for en relativt fri samtale rundt det spesifikke temaet som det forskes på. (Tjora 2017, 113)

Et intervju kan struktureres på flere ulike måter. For oss ble det mest forsvarlig å gjennomføre et semistrukturert intervju. Et semistrukturert intervju er delvis strukturerte intervjuer, med en fleksibel intervjuguide. (Larsen 2017, 99)

### **3.4.2 Utforming av intervjuguide**

For å strukturere intervjuene er det hensiktsmessig å bruke en intervjuguide. (Tjora 2017, 153) I forkant av intervjuene utformet vi to ulike intervjuguides, én for fagpersonene og én for lokalbefolkningen. (Se vedlegg 1 og 2) Intervjuguiden ble brukt som et utgangspunkt for intervjuet, men med mulighet for oppfølgingsspørsmål der det var nødvendig. Dette for at informantene skal kunne utdype eller eventuelt være mer konkrete der det måtte trenes. (Larsen 2017, 99) Spørsmålene ble delt inn i tre faser; oppvarming, refleksjon og avrundning. (Tjora 2017, 147) Hvorav hovedvekten av intervjuene var på refleksjonsdelen. At intervjuguiden var fleksibel vil også si at rekkefølgen spørsmålene ble stilt i var fleksibel og den frie samtalen gjorde det mulig for digresjoner fra informantenes side, noe som resulterte i relevant informasjon for oss utover de spørsmålene vi hadde forberedt. (Larsen 2017, 99)

### **3.4.3 Intervjusituasjonen**

Gjennomførelsen av et dybdeintervju betraktes slik at det som hovedregel skjer ansikt til ansikt. Noen ganger kan det likevel være hendig at det heller gjennomføres via telefon, på grunn av praktiske og økonomiske grunner. (Tjora 2017, 169) Våre informanter er bosatt eller har sitt arbeidssted i Flåm. Avgjørelsen om intervjuene skulle gjennomføres ansikt til ansikt eller via telefon ble dermed en viktig beslutning for oss, både på grunn av tidsbruk og økonomiske årsaker. Likevel ble avgjørelsen om å faktisk reise til Flåm for å gjennomføre de fleste intervjuene der raskt et faktum.

Problemstillingen vår skal vise hvordan Flåm har klart å legge til rette for en mer bærekraftig cruiseturisme. For at vi best mulig skal kunne sette oss inn i problemstillingen var det viktig for oss å oppleve bygden selv. Å oppleve bygden, selv uten cruiseturister, ga oss mulighet til å forestille oss utfordringene som bygden har og har hatt, og hvordan det faktisk er mulig å tilrettelegge for en mer bærekraftig cruiseturisme. Bygdens infrastruktur sa noe om hvilke tiltak som faktisk har vært mulige, og det ga oss mulighet til å møte tilfeldig utvalgte fra lokalbefolkningen som kunne si noe om hvordan de selv opplever cruisetrafikken.

Gjennomføring ansikt til ansikt ga også mulighet for bruk av kroppsspråk, noe som er et viktig aspekt ved en samtale som hadde uteblitt ved telefonintervju. (Tjora 2017, 169)

Når det kommer til selve intervjusituasjonen er det viktig å skape en avslappet stemning, dette blant annet for at informantene skal føle at det er greit å åpne seg om de personlige erfaringene og opplevelser som deles. (Tjora 2017, 121) Intervjuene av fagpersonene ble gjennomført på deres arbeidsplass, altså i kjente og trygge omgivelser for informantene. Informantene hadde satt av god tid slik at tidspress ikke ble en aktuell ulempe, og digresjoner og betenkningstid kunne dermed tillates. Noe som er svært positivt for oss da det kan resultere i verdifull informasjon. (Tjora 2017, 121) Gjennomførelsen av intervjuene av lokalbefolkning ble også hovedsakelig gjennomført ansikt til ansikt. Ett av intervjuene måtte bli gjennomført via telefon på grunn av omstendighetene. Tidsmessig var disse intervjuene betraktelig kortere enn intervjuene med fagpersonene, og ble dermed gjennomført etter hvert som de ble utvalgt. Omgivelsene for dem var dermed også kjente. Ingen av disse intervjuene heller bar preg av tidspress fra informantene.

Vi var begge to tilstede under alle intervjuene, dette for å sikre et godt datagrunnlag. Rollefordelingen var klar, hvor én hadde ansvar for fremgangen i intervjuet med intervjuguiden som et utgangspunkt og én noterte stikkord og eventuelle andre bemerkninger. Etter samtykke fra alle informantene ble alle intervjuene tatt opp på lydopptak, slik at vi senere kunne transkribere intervjuene og sikre riktig informasjon. Inngangen til alle intervjuene startet med en rask introduksjon av prosjektet, hvor vi forklarte hva vi skulle undersøke og hvorfor vi hadde valgt nettopp denne problemstillingen. Intervjuguiden ble brukt som et utgangspunkt for intervjuene, og informantene kunne når som helst legge til en digresjon og vi stilte oppfølgingsspørsmål der det var nødvendig. Alle informantene ble til slutt stilt spørsmålet om det var noe annet de tenkte var relevant at vi fikk med oss, før vi takket for tiden deres.

### **3.5 Kvalitetssikring**

Vi skal nå vurdere datamaterialet i forhold til validitet og reliabilitet, samt generaliserbarhet og objektivitet. Om disse begrepene har noe relevans innenfor kvalitativ forskning er omdiskutert. Dette grunnet at de tre begrepene i hovedsak er nær knyttet til kvantitativ

måling. Til tross for dette er de likevel nyttige, da dette er innarbeidete og generelle begreper for å vurdere dataenes kvalitet, og referansen til disse begrepene kan bli tapt om man benytter andre begreper. (Ringdal 2013, 248)

### **3.5.1 Reliabilitet**

Reliabilitet refererer til nøyaktighet og pålitelighet. Det skal altså si noe om undersøkelsen som gjøres er pålitelig og at det ligger nøyaktighet i bunn av prosessen. (Larsen 2017, 94) Som forsker ønsker man at undersøkelsen skal være så reliabel som mulig; altså at man kan stole på de dataene som fremkommer i undersøkelsen.

Reliabiliteten kan testes ved å for eksempel utføre samme intervju på samme utvalg. Man kan anta at reliabiliteten er høy, dersom resultatene som fremkommer er like. (Larsen 2017, 95) Dette er en krevende prosess, særlig med tanke på at dette er en studentundersøkelse og tidsperspektivet og ressursomfanget dermed er begrenset. Den valgte strukturformen på intervjuene gjør det også vanskelig å etterprøve dem. For å styrke reliabiliteten i prosjektet har vi hatt et stort fokus på å ha nøyaktighet som et fundament gjennom hele prosessen. Informantene i prosjektet er relativt få, men dette gjorde det mulig å ha en stor nøyaktighet rundt datainnsamlingen, både i forkant og i etterkant. Intervjuguiden ble testet før selve gjennomførelsen, og gjorde det mulig å finne eventuelle uklarheter og sjekke at ingen av spørsmålene var ledende. Nøyaktighet i form av å behandle dataene riktig i ettertid og transkribering ble også sterkt vektlagt. (Larsen 2017, 95)

I kvalitative undersøkelser har gjerne forskeren en form for engasjement for temaet det forskes på, og viktigheten av nøytralitet er dermed stor for at forskerens engasjement ikke skal betraktes som støy i prosjektet. (Tjora 2017, 235) At vi har et engasjement for en bærekraftig cruiseturisme er åpenbart, og kan ses på som en svakhet når det kommer til oppgavens reliabilitet. Å reise til Flåm med en åpen tilnærming ble dermed en viktig avgjørelse for at de tanker og meninger vi hadde på forhånd ikke skulle prege oppgaven. Vi har et nøytralt forhold til både destinasjonen Flåm og alle informantene. Resultatene som fremkommer i oppgaven er teoretisk forankret og basert på erfaringer og kunnskap fra informanter som vi ikke hadde en relasjon til før prosjektet ble satt i gang. Fagpersonene har blitt valgt ut på bakgrunn av arbeidsstillingen de har, og derav innehar den relevante kunnskapen og erfaring som trengs. Fagpersonene har ulik bakgrunn og arbeider i ulike bedrifter. Lokalbefolkning med ulik demografi har blitt valgt for fremme en annen mulig side

av problemstillingen. (Larsen 2017, 95) Vi vurderer dermed undersøkelsen som rimelig reliabel.

### **3.5.2 Validitet**

Innenfor forskning handler validitet om gyldighet og den relevans dataen har for virkeligheten. Dette er viktig å vurdere hele veien i forskningsprosjektet. (Larsen 2017, 93) Med gyldighet menes hvorvidt de svarene vi finner i forskningen vår, faktisk er svar på de spørsmålene vi forsøker å stille. Altså om vi faktisk har målt det man vil måle. (Tjora 2017, 232) Ettersom dataene ved kvalitativ tilnærming ikke er tallfestbare, er målegrunnlaget noe vanskeligere. Dermed er det mer fordelaktig å se på om vi har undersøkt det vi skal undersøke. (Larsen 2017, 93)

Å vurdere validitet kan være vanskelig. Likevel kan det være enklere å sikre høy validitet gjennom bruk av kvalitativ metode enn ved kvantitative metode. (Larsen 2017, 94) Fremgangsmåten som er valgt er nøye gjennomtenkt for å kunne besvare problemstillingen på en mest hensiktsmessig måte. Dybdeintervjuer med semistrukturert form ga oss mulighet til å foreta korreksjoner underveis og den frie samtalen utgjorde relevant informasjon for oss utover våre spørsmål. (Larsen 2017, 94) Med tanke på at problemstillingen er spisset ned til én destinasjon, var vi avhengig av at de få fagpersonene som faktisk fantes i destinasjonen fant oppgaven interessant og dermed ønsket å delta. Å knytte lokalbefolkningen i destinasjonen inn i oppgaven ble viktig for oss for å få en annen mulig innfallsvinkel. På den måten fikk vi undersøkt det vi skulle undersøke.

En ulempe vi hadde ved et intervju, var språkutfordringer. Én av informantene fra lokalbefolkningen hadde ikke norsk som morsmål, og det kan dermed tenkes at denne informanten forsto spørsmålene på en annen måte enn det som var tenkt fra våres side. Vi brukte dog mer tid på å forklare spørsmålene og hvordan de var ment å oppfattes, og viktigheten av at vi nettopp brukte semistrukturerte intervjuer ble større.

At vi ikke hadde en relasjon til verken destinasjonen Flåm eller noen av informantene våre gjorde det noe enklere for oss å ha kritisk tenkning gjennom forskningsprosessen. Særlig da både fagpersoner og lokalbefolkning ble representert i oppgaven. Vi mener dermed at den



dataen som er samlet inn er av den kvalitet at den er holdbar til å si noe om vår problemstilling.

### **3.5.3 Generaliserbarhet**

«Generaliserbarhet er knyttet til forskningens relevans utover de enheter som faktisk er undersøkt.» (Tjora 2017, 231) Innenfor det meste av samfunnsforskning er en eller annen form for generalisering et eksplisitt eller implisitt mål. Likevel ser man i enkelte prosjekt bort fra temaet generalisering. Dette dersom målet i prosjektet for eksempel er å gå dypt inn i et spesifikt problemområde hvor det forventes å belyse eller løse et konkret problem. (Tjora 2017, 239) Ettersom denne oppgaven er en casestudie hvor vi ønsker å belyse de tiltakene som er gjennomført i Flåm for en mer bærekraftig cruiseturisme velger vi dermed å se bort i fra temaet generalisering.

### **3.5.4 Objektivitet**

Resultatene som fremkommer av denne forskningen skal være et resultat av den forskningen som faktisk er gjennomført, ikke et resultat av våre subjektive holdninger. Objektivitet skal altså sikre at forskere innenfor kvalitativ metode skal bringe et unikt perspektiv i studiene som gjennomføres. (Johannessen, Tuft og Christoffersen 2017, 234) I forskningsprosessen er det mange avgjørelser som har måttet blitt tatt. Alle disse er begrunnet i metodekapittelet, dette for at leseren ikke skal være i tvil om hvorfor valgene har blitt tatt. Som nevnt tidligere ble valget om å dra til Flåm viktig, på den måten var muligheten for at våre subjektive holdninger preget prosjektet betraktelig mindre.

## **3.6 Etiske hensyn ved kvalitativ forskning**

Etikk handler om prinsipper, regler og retningslinjer for vurdering av handlinger. (Johannessen, Tuft og Christoffersen 2017, 83) I samfunnsforskning vil etikk handle om hvordan man møter deltakerne i forbindelse med utførelsen av intervjuene, hvordan man informerer om undersøkelsen, hvilke spørsmål som stilles og hvordan behandlingen av informasjonen man får blir gjort. I tillegg er det viktig at eventuelle personopplysninger behandles riktig. (Larsen 2017, 15)

### **3.6.1 Personvern**

Det første vi gjorde var dermed å sjekke på Norsk senter for forskningsdata (NSD) om vi måtte melde inn prosjektet vårt. Etter å ha svart på flere spørsmål om vår behandling av personopplysninger, ble konklusjonen at vi ikke trengte å melde inn vårt prosjekt. Dette fordi vårt prosjekt ikke krever innhenting av sensitive personopplysninger.

Andre personopplysninger som epost adresser og telefonnummer som er innhentet for å kommunisere med enkelte av informantene våre behandles på private enheter som er passordbeskyttet. Deltakerne har selv samtykket til denne måten å kommunisere på, og opplysningene slettes etter endt prosjekt.

### **3.6.2 Vår rolle som forskere**

Kvalitativ forskning innebærer som regel kontakt med mennesker, vårt prosjekt ble ingen unntak. Ifølge Tjora (2017) bør en slags etisk sans ligge implisitt i all forskning, uavhengig av de formelle juridiske kravene som stilles til forskning. I kvalitativ forskning bygges det opp et tettere bånd mellom forsker og informant, enn ved kvantitativ forskning. Aspekter som tillit, konfidensialitet, respekt og gjensidighet bør dermed prege kontakten man som forsker har med informantene i prosjektet. (Tjora 2017, 46) Dette er også noe som ligger implisitt hos oss, og noe vi ser på som vanlig folkeskikk. Intervjuene ble tilrettelagt slik at det passet inn i informantenes timeplan og gjennomføringen bar preg av gjensidig respekt og tillit. Noe som var viktig både for lysten til informantene til å dele, men også for at de kunne stole på at den informasjonen som ble delt ble behandlet med konfidensialitet.

### **3.6.3 Etiske retningslinjer fra NESH**

Det har selvsagt blitt formulert høyere krav enn kun en implisitt etisk sans i samfunnsforskning. Som forsker er det etiske hensyn å ta stilling til og juridiske retningslinjer som er viktig å følge gjennom hele forskningsprosessen. (Tjora 2017, 47) Den nasjonale forskningsetiske komité for samfunnsvitenskap og humaniora (NESH) har formulert følgende generelle krav:

«Som hovedregel skal forskningsprosjekter som forutsetter aktiv deltakelse settes i gang bare etter deltakernes informerte og frie samtykke. Den samme regel gjelder forskning som

innebærer en viss risiko for belastning på deltakerne. Informantene har til enhver tid rett til å avbryte sin deltakelse, uten at dette får negative konsekvenser for dem.» (NESH 1999)

#### **3.6.4 Informert samtykke**

Et forskningsprosjekt får altså kun settes i gang etter samtykke fra deltakerne. Vi startet prosessen med å ringe til Flåm AS, som koplet oss videre til personer som kunne tenkes å være gode informanter for vårt prosjekt, med tanke på deres arbeidsposisjon og kunnskap om temaet. I telefonsamtalen ble det gitt ut informasjon til de aktuelle informantene om hva vi ønsker å finne ut av og hvordan vi ønsker å gå frem for å finne ut av dette. Vårt prosjekt krever aktiv deltakelse, dermed ble det også informert tydelig om at deltakelsen var frivillig. Etter positiv respons fra informantene om mulighet og lyst til å delta, ble de også informert om at de når som helst kunne trekke samtykke sitt, selvsagt uten negative konsekvenser.

#### **3.6.5 Konfidensialitet**

I kvalitativ forskning, og da særlig ved bruk av dybdeintervjuer som ble gjennomført i dette prosjektet, kommer man som forsker tett på deltakerne. «All forskning hviler på tillit mellom forsker og «den det forskes på»». (Tjora 2017, 178) Tillit er viktig for at intervjuet skal bli vellykket. For å styrke tillitsforholdet ga vi tydelig beskjed om at all informasjonen ville bli behandlet konfidensielt slik at identitet deres holdes skjult. I tillegg til at forskningsmateriale anonymiseres. (Larsen 2017, 15)

I starten av dybdeintervjuene ba vi om samtykk til å ta lydopptak, noe som ikke var noe problem for noen av informantene våre. I motsetning til journalister brukes lydopptak som hovedregel og sitatsjekk heller sjeldent. Et av våre intervjuobjekter uttrykket et ønske om sitatsjekk, noe vi selvsagt respekterte og gjennomførte. Sitatsjekk kan være viktig for å kvalitetssikre innholdet og muligheter for å unngå misforståelser. (Tjora 2017, 177)

#### **3.6.6 Konsekvenser av å delta i forskningsprosjektet**

Ut ifra NESHs generelle krav kommer det også frem at det er forskernes ansvar å unngå at de som er med i undersøkelsen utsettes for skader eller belastninger. Deltakerne skal beskyttes mot uheldige konsekvenser ved å delta i undersøkelsen og gjennomføringen av intervjuet skal altså ikke føre til skade på deltakerne. Det er forskernes ansvar. (Larsen 2017, 15)

Ekspesimenter i samfunnsforskning er som regel ikke eksperimenter der deltakerne kan

komme til skade, likevel er det viktig å reflektere over. (Tjora 2017, 175) Vår problemstilling berører ingen temaer som oppfattes som sårbare eller følsomme og gjennomføringen gjorde heller ikke at deltakerne kunne komme til skade, da intervjuene i hovedsak ble gjennomført på deltakernes egne arbeidsplasser.

## **4.0 Resultater**

I dette kapittelet skal vi presentere, analysere og tolke våre funn og drøfte disse opp mot teori som tidligere er fremlagt. Analysen er strukturert i tre deler, og tar utgangspunkt i forskningsspørsmålene som ble presentert i punkt 1.3. Forskningsspørsmålene blir belyst ut i fra funnene vi har gjort gjennom dybdeintervjuene og blir videre drøftet med teoretisk forankring.

### **4.1 Destinasjon Flåm**

Før vi tar for oss forskningsspørsmålene, er det hensiktsmessig at vi kort presentere våre funn som ble gjort gjennom dybdeintervjuene rundt cruisetrafikken i Flåm, samt hva fagpersonene selv anser som en bærekraftig destinasjon opp i mot den teoretiske forankringen fra kapittel 2. Informasjonen i avsnittene under kommer fra våre to informanter, hvor informant 1 jobber i Flåm AS og informant 2 jobber i havnevesenet. Begge informantene jobber daglig tett på cruiseturismen i destinasjonen og utviklingen av denne.

#### **4.1.1 Cruisetrafikken i Flåm**

Begge informantene var tydelige på at cruisetrafikken har vært stadig økende, siden den kom for første gang. Informant 2 utdypet videre at cruisetrafikken historisk sett har vært viktig for å bygge en turiststrøm til Flåm, da det tidligere var planer om å legge ned Flåmsbanen. Et lokalt initiativ sammen med den daværende ordføreren fikk på plass en dypvannskai, og tok over driften av Flåmsbanen fra NSB. Dette gjorde det mulig å få inn cruiseskip, samtidig som de ga Flåmsbanen et livsgrunnlag. Informant 2 forteller at ettersom cruisetrafikken har vært

økende, og står for mye av omsetningen, i hvert fall på sommerstid, så gir dette en så stor omsetning at det gjør det mulig for bedriftene å satse på helårs.

Cruisetrafikken har ikke bare vært økende i Flåm, men også i hele Norge. Fra 2016 til 2019 kan vi se en økning på nærmere 200 000 cruiseturister. (Innovasjon Norge 2020) Noe av grunnen til denne økningen kan være at Norge lenge har markedsført seg til utlandet ved å vise frem naturen. Fjorder, fjell og kyst er noe de har fokuserer på, og dette tiltrekker ulike typer turister. (Innovasjon Norge 2020) Begge informantene er klare på at denne økningen av cruiseturister er svært viktig for Flåm. Videre forteller informant 2 at cruiseturistene står for hele 22% av all turisme i Flåm. Noe som resulterer i at omsetningen de får inn på sommeren, gjør det mulig å satse hele året.

#### **4.1.2 Bærekraftig Flåm**

Som beskrevet i kapittel 2.2 har begrepet bærekraft tre dimensjoner; miljø og klima, økonomisk og sosialt. (FN 2019) Til tross for at denne oppgaven avgrenser seg til å kun ta for seg den sosiale dimensjonen av bærekraft, var begge informantene tydelige på at alle tre delene er avhengige av hverandre og påvirker hverandre i svært stor grad. På spørsmålet om hva de legger i ordet bærekraft var svaret at de skal redusere miljøpåvirkningen, samt at de skal øke verdiskapningen for cruiseindustrien. Ønsket om å få et høyere lokalt engasjement inn i cruise og rundt et cruiseanløp er stort, da dette ifølge dem begge kan øke både samfunnsnyttene av et cruiseanløp og inntjeningen av det. På denne måten får de alle tre bærekrafts segmentene inn under samme plan, noe de ser på som alfa omega etter som de tre delene er så ufattelig avhengig av hverandre.

Informant 1 fortalte at de har valgt å fokusere på fire av de 17 bærekraftsmålene fra FN som er mest relevant for selskapet. De jobber aktivt med å hele tiden utvikle selskapet og alle produkter til å bli mer bærekraftige for å nå de globale klimamålene. Tre av de fire bærekraftsmålene er tidligere forklart. Informant 1 uttrykte viktigheten av disse bærekraftsmålene i takt med overordnede klimamål (2030) og fremtidig mål med lavkarbon og nullutslipp. «Think global, act local», det er sånn vi tenker.»

Etter nå å ha presentert hvordan cruisetrafikken i Flåm er og hvordan faginformantene selv anser destinasjonen som bærekraftig, er grunnlaget lagt for å videre analysere og drøfte forskningsspørsmålene våre, for å senere kunne besvare vår problemstilling: «På hvilken måte tilrettelegges det for en mer bærekraftig cruiseturisme i Flåm?»

## **4.2 Forskningsspørsmål 1**

For å belyse forskningsspørsmål 1 «Hvilke bærekraftige løsninger har destinasjon Flåm tilrettelagt for?», bruker vi informasjonen vi fikk fra dybdeintervjuene med informant 1 og informant 2. Disse nøkkelpersonene har jobbet tett med utviklingen av å finne bærekraftige løsninger til destinasjonen, noe de fremdeles jobber med. Informant 1 jobber med bærekraftig forretningsutvikling for selskaper. Informant 2 jobber blant annet mye opp mot cruiserederiene, med lokaltrafikken og med driften av selve havnen med gjennomføring av cruiseanløp.

### **4.2.1 Distribusjonsapparatet**

For å håndtere de store turistmassene har det blitt utviklet et distribusjonsapparat i Flåm, ifølge informant 1. Begge informantene uttrykte at sommerdagene er travle og på en god dag kan Flåm ha opptil 10 000 turister, hvorav rundt halvparten av turistene kommer fra cruiseskip. Distribusjonsapparatet brukes for å distribuere turistene rundt i bygden og på ulike ekskursjoner. Booking plattformen som ble utviklet for en del år tilbake, er det de, ifølge informant 1, anser som «muskelen» for å håndtere disse store turistmassene som kommer samtidig til destinasjonen. I tråd med FNs bærekraftsmål «Innovasjon og infrastruktur», er informasjonsteknologi viktig for å sikre nettopp innovasjon og mest mulig solid infrastruktur. Det salgs- og markedsapparatet som er bygd opp gjør det mulig for cruiseturistene å booke ekskursjoner og aktiviteter på forhånd. Resultatet av det blir at de som har forhåndsbooket blir sendt på de ulike aktivitetene med det samme de ankommer destinasjonen, og bygden unngår opphoping av de opptil 5000 passasjerene som er om bord på cruiseskipet midt i sentrum.

### **4.2.2 Helårlig cruisetrafikk**

Å spre cruisetrafikken utover hele året har vært et fokusområde for Flåm som destinasjon, ifølge begge informantene. Ved å strekke trafikken mot skulder- og lavsesongene vil man redusere

oppnopninger av mennesker som fort skjer i høysesongen, som for Flåm er juni, juli og august. Informant 2 fortalte at det i år er det planlagt cruiseskip til Flåm i 9 av 12 måneder, mens neste år er det planlagt cruiseskip i Flåm i 10 av 12 måneder.

Gjennom dybdeintervjuene med informant 1 og 2 blir det gitt informasjon om at det tidligere har vært opptil tre cruiseskip inne samtidig, i Flåm. Dypvannskaien har kapasitet til ett cruiseskip, dermed må de andre skipene ligge på anker. Ved å spre cruisetrafikken, sprer man også kapasiteten utover større deler av året. Flåm har som mål å kun ha et skip inne i destinasjonen om gangen, noe som er lettere å gjennomføre når sesongen stadig utvides, dette er noe begge informantene legger vekt på. Informantene ser på 1-skips-politikk som mer bærekraftig og lønnsomt, dette fordi skipet som ligger til kai legger igjen mer penger hos lokale aktører, enn det skipene på anker gjør. Dette gjør at blant annet nærbutikken, kafeene og suvenirbutikkene har større inntjening på dager med cruise, enn dager uten.

FNs bærekraftsmål «Anstendig arbeid og økonomisk vekst» fremmer blant annet varig og inkluderende vekst, og sysselsetting som gir arbeid for flere. Denne utviklingen med helårlig cruisetrafikk resulterer altså i mer helårs arbeidsplasser, noe som fører til økt verdiskapning. Det vil skape flere arbeidsplasser og flere arbeidere får jobber lengre sesonger i arbeidsplasser av god kvalitet. Dette fører også til kompetanseheving, da arbeiderne får økt erfaring.

#### **4.2.3 Inkludere hele destinasjonen**

For at Flåm skal bli en bærekraftig destinasjon er det viktig for dem å inkludere hele destinasjonen i utviklingen. Informant 1 uttrykker blant annet viktigheten av å bruke lokalprodusert mat, varer og produkter så langt det lar seg gjøre. Og ønsket om at hele destinasjonen skal tenke mer bærekraftig, helt ned på individnivå. Informant 1 trekker frem resirkulering som et eksempel på dette. Enda bedre resirkulering og det å kvitte seg med all plast er i fokus. De tilrettelegger også destinasjonen for at turister skal kjøpe lokalt og legge igjen mer penger til næringsdrivende i destinasjonen. På overordnet nivå er hele grønne verdikjeder og sirkulærøkonomi sentralt.

#### 4.2.4 Bærekraftige løsninger

En stor utfordring med cruisetrafikken i Norge er at destinasjonene blir overfylte. (Innovasjon Norge 2020) Flere tusen cruisepassasjerer ankommer destinasjonen samtidig, dette foruten andre turister i destinasjonen. Flåm er en attraktiv destinasjon og tiltrekker seg alt fra bussturister, passasjerer på Flåmsbanen, turister som kommer sjøveien og som kommer med bil. Dette kan resultere i at destinasjonen, på en god dag i høysesongen, kan ha besøkstall på opptil 10 000 turister daglig, ifølge informantene. Disse turistmassene kan oppleves som overturisme, både for turistene selv og lokalbefolkningen.

Informant 1 på sin side kjenner seg ikke igjen i uttrykket «overturisme» og mener at de klarer å håndtere større mengde turister på en god måte, selv med opptil 300 000 cruise gjester per år. «Totalt sett er det opp imot 1.5 millioner turister i Flåm per år, og opp mot 10 000 per dag i høysesong.» I en spørreundersøkelse gjennomført av Innovasjon Norge kommer det frem at 64 prosent av cruiseturistene sommeren 2019 likevel opplevde stedene de besøkte i Flåm som overfylte. (Innovasjon Norge 2020)

Både informant 1 og 2 på sin side presenterer at deres strategi for å håndtere de store turistmassene er ved å bruke distribusjonsapparatet deres. Dette går ut på å sende turistene ut å ekskursjoner og/eller aktiviteter som foregår på nærliggende steder. Store deler av denne bookingen skjer før cruiseskipene ankommer Flåm. På denne måten mener de at de unngår opphoping av turister i sentrum, og mener derfor at de tilfredsstiller både cruiseturistene og lokalbefolkningen. Nøkkelen for å håndtere større gjestestrøm er et godt distribusjonsapparat som de, ifølge informant1, har drevet frem gjennom deres teknologiplattform. Informant 1 forteller videre at et profesjonelt salg- og distribusjonsapparat er viktig for å håndtere store volum slik at vi får gjestene ut å tilrettelagte turer og gode bærekraftige løsninger for lokalsamfunnet. Ifølge informant 1 er det salg- og markedsapparatet som de har bygd opp som egentlig er nøkkelen til den suksessen de har fått til. Slik at på en god julidag, så er det gode gjester som legger igjen penger, men det er ikke overturisme eller masseturisme.

Utviklingen som skjer innenfor cruisenæringen, med at skipene stadig blir større, kapasiteten øker, og passasjerene dermed blir flere vil kunne utfordre det oppbygde distribusjonsapparat.



Flåm er en liten bygd med en befolkning på rundt 400, hvor utgangspunktet for all aktivitet og ekskursionsjoner finnes i sentrum. Dette er også stedet hvor både cruiseskipene og Flåmsbanen stopper, og sentrum blir dermed et knutepunkt for alle turistene i destinasjonen. Viktigheten av at infrastrukturen tilrettelegges og logistikken utvikles i samme tempo som utviklingen i cruisenæringen er dermed stor. (Innovasjon Norge 2020)

Når det er sagt er det likevel 33 prosent i spørreundersøkelsen som mener at stedene de besøkte i Flåm ikke føltes som overfylte. (Innovasjon Norge 2020) En av grunnene til at de ikke opplever Flåm som overfylt, kan være at det faktisk at Flåm jobber for, og har delvis blitt en helårsdestinasjon. Destinasjonen jobber for å utvide sesongen og hadde i år planlagt cruiseskip i 9 av årets 12 måneder. Dette er en stor utvikling og betyr mye for Flåm som en næringsdrivende bygd, dette er noe begge informantene uttrykker viktigheten av. Likevel var årets første skip, 26. februar, også månedens eneste. Dette alene har lite å si for spredningen av cruiseturismen, men Flåm kan dog vise til at de har lyktes med å gjøre skuldresesongene mer attraktive. Noe som selvsagt har en innvirkning på fordelingen av cruiseturistene gjennom hele året. Selv med denne utviklingen, er det fremdeles perioden mellom juni og august, som anses som høysesong i destinasjonen ifølge informantene.

Både informant 1 og 2 forteller at de, for å prøve å regulere høysesongen, jobber ut i fra tanken om en ett-skips-politikk i destinasjonen. Dette innebærer at kun ett cruiseskip skal besøke destinasjonen daglig. På denne måten unngår de skip som ligger på anker, noe som anses som både mindre bærekraftig og lønnsomt for destinasjonen ifølge informantene. Informant 1 sier at «Vi ser at når vi har ett skip inne, så legges det igjen mer penger enn når det er flere cruiseskip, og de må ligge på anker.» Denne politikken er ikke innført enda, og det er fremdeles usikkerhet om når dette kommer til å forekomme. Informant 2 tror ikke det blir reelt før i hvert fall 2023, men at det er noe de prøver å praktisere, da de heller kan ha flere cruisedager, enn flere skip per dag.

Cruiseskipene som ligger til kai, bruker mer penger på destinasjonen, ifølge informasjon fra informant 1. Dette legitimerer for bruken av ett-skips-politikk. I rapporten viser Innovasjon

Norge (2020) at cruiseturistene på skipene med plass til 2500 passasjerer og oppover, legger igjen opptil 5 ganger så mye penger per seiling enn det passasjerer på mindre skip gjør. (Innovasjon Norge 2020)

At passasjerene legger igjen penger i destinasjonen er svært viktig for næringslivet i Flåm, noe begge informantene vektlegger. Innovasjon Norge påstår at flere undersøkelser dokumenterer at cruiseturister bruker mindre penger lokalt i destinasjonene enn det andre typer turister gjør. Cruisenæringen melder derimot om økt betalingsvilje, noe destinasjon Flåm er enig i. (Innovasjon Norge 2020) Informant 1 er tydelig på at for å få et bærekraftig reisemål, så må hele næringen inkluderes inklusiv kommune, havnevesen og andre relevante aktører. «Samarbeid er helt fundamentalt.» Viktigheten av inntjeningen fra cruiseturistene er dermed stor, da dette er med på å legge grunnlaget for sysselsetting og godt næringsliv i destinasjonen. Videre forteller informant 1 at de foretrekker å bruke lokalproduserte varer og produkter, og tilrettelegger også for at cruiseturistene skal gjøre det samme. På dager med cruiseskip på kaien, stiger butikkenes omsetning betraktelig. Viktigheten av å inkludere hele destinasjonen frontes, dette for å kunne tilrettelegge for bærekraftig løsninger i Flåm.

### **4.3 Forskningsspørsmål 2**

For å besvare forskningsspørsmål 2 «Hvordan opplever lokalbefolkningen cruisetrafikken i Flåm?», er det naturlig å intervjuet et utvalg av lokalbefolkningen. For rundt 40 år siden var Flåm en bygd mer eller mindre for bønder. Nå har bygden utviklet seg til å bli en stor og viktig reiselivsaktør og et attraktivt reisemål. (Fjordtours) Vi ønsket å se om lokalbefolkningens oppfattelse av cruiseturismen i bygden stemmer overens med informasjonen vi fikk i dybdeintervjuene med informant 1 og 2.

Vi har intervjuet personer som bor i Flåm og som opplever cruisetrafikken i destinasjonen på nært hold, i motsetning til informant 1 og 2 som ikke selv er fastboende i bygden, men har sin arbeidsplass der. Utvalget av personene vi intervjuet var tilfeldige, noe vi anså som viktig for å få ulike synspunkter på problemstillingen. Det var noe utfordrende å få innbyggerne i tale, og tilslutt endte vi på et utvalg bestående av tre informanter, som her blir omtalt som informant 3, 4 og 5. Utvalget er variert, både i alder, kjønn og jobbsituasjon, men felles for de

alle er at de er bosatt i Flåm. Intervjuene omhandler deres opplevelse av cruisetrafikken i destinasjonen, hvorav funnene er sprikende. Lokalbefolkningen opplever cruisetrafikken ulikt og meningene rundt det er delte. Felles for dem alle er meningen om at bygden er for liten til å håndtere folkemengder på den størrelsen.

#### **4.3.1 Lokalbefolkningens oppfattelse av cruisetrafikken i Flåm**

Både informant 1 og 2 hevder at de har klart å følge utviklingen som skjer i cruisetrafikken, og at de tilrettelegger for å bli en bærekraftig destinasjon på en god måte. Dette er det delte meningene om ifølge informantene fra lokalbefolkningen. Ifølge informant 1 har distribusjonsapparatet vært en viktig faktor for å håndtere de store turistmassene. Ved å sende turistene på ekskursjoner og aktiviteter, som ofte er forhåndsbestilt av turisten, menes det at turistmassene blir kontrollert på en bra måte og man unngår opphoping i sentrum. Informant 4 og 5 er til dels enig i dette, og mener at distribusjonsapparatet har hjulpet, men at turistmassene er av den størrelse at det likevel oppleves uhåndterbart. Informant 3 på sin side, er helt uenig i at distribusjonsapparatet har hjulpet, og mener helt klart at massene er for store for den lille bygden. Uansett hvor mange cruiseturister man sender på aktiviteter og ekskursjoner, så oppleves det trangt og tett.

På sommeren hvor cruisetrafikken er på sitt høyeste, er det skip inne til kai mer eller mindre hver dag. Dette er noe alle informantene fra lokalbefolkningen selv beskriver som hektisk med tanke på den store folkemengden. Gjennom intervjuer var det noen av informantene som uttrykte sterkere frustrasjon over cruiseskipene i destinasjonen enn det andre gjorde. Informant 4 mente at cruisetrafikken er en viktig del av Flåm, men at utviklingen og økningen av cruiseskip har vært for stor, og at tilretteleggingen ikke har hengt med i like stor grad som utviklingen. Både informant 3 og 5 hevdet at taket på 5000 cruisepassasjerer per dag, som destinasjonen har som utgangspunkt, ikke synes å være opprettholdt.

For å takle noe av pågangen har Flåm valgt å satse på å bli en helårsdestinasjon, noe informant 1 og 2 er svært tydelige på. Dette er samtlige av informantene fra lokalbefolkningen positive til. Å spre cruisetrafikken utover året, kan hjelpe til med å redusere

turist-trykket, særlig i høysesongen. Likevel er det høysesongen som er det mest populære tidspunktet for cruiseturistene å reise på, samtidig som det er den travleste perioden også for de landbaserte turistene.

Informant 4 og 5 uttrykte at de ikke nødvendigvis er imot all cruisetrafikk, men mener at bygden ikke er stor nok til å takle økningen, uansett hvor mye tilrettelegging Flåm gjør. Informant 3 uttrykker derimot følgende: «Det kommer cruiseskip inn hit hver dag på sommerstid, og det føles rett og slett helt forferdelig! Flåm burde takke nei til flere cruiseskip, slik at vi i det minste kan få noen cruisefrie dager, særlig på sommerstid.»

Informant 1 og 2 på sin side mener at denne utviklingen er positiv og håndterbar. «Jeg føler at dialogen vi har med lokalbefolkningen og næringsdrivende her inne er ganske bra. Og det vil vi fortsette med og, og har mer fokus på», uttrykker informant 2. Videre mener informant 1 og 2 at det har blitt lagt opp til en god dialog med lokalbefolkningen hvor de har mulighet til å komme med innspill og meninger, samtidig som det kan rettes opp i eventuell feilinformasjon. Ingen av informantene som vi har intervjuet fra lokalbefolkningen, kjenner i særlig stor grad på inkluderingen og dialogen som informant 1 og 2 beskriver. Informant 3 uttrykker at personen selv ikke føler seg hørt ved eventuelle tilbakemeldinger og innspill.

Det er mulig at åpenheten som informant 1 og 2 uttrykker er reell, men at den ikke kommunisert tydelig nok ut til lokalbefolkningen. Informant 4 og 5 informerer om at de ikke opplever dialogen som særlig tilgjengelig. Mens informant 3 på sin side oppfatter dialogen, men føler seg ikke hørt, eller får svar på sine tilbakemeldinger. Til tross for at informantene fra lokalbefolkningen tildeles er uenig i cruisedebatten i Flåm, beskriver informant 4 og 5 viktigheten av cruisetrafikken i destinasjonen. Dette fordi det blant annet fremmer sysselsettingen, og ved at Flåm jobber for stadig utviding av sesongen vil jobbtilbudet også utvides.

## **4.4 Forskningsspørsmål 3**

I vårt siste forskningsspørsmål «Vil nullutslippsmålet for 2026 ha en innvirkning for videre utvikling av en mer bærekraftig cruiseturisme i Flåm», vil vi belyse synspunktene til våre faginformanter (informant 1 og informant 2), opp i mot meninger og synspunkter fra andre i cruisebransjen.

### **4.4.1 Nullutslippsmålet for 2026**

Nullutslippsmålet for 2026 kom, som sagt, fra Stortinget i 2018 og stiller krav om at det skal være nullutslipp fra turistskip- og ferger i verdensarvfjordene så snart det er teknisk gjennomførbart, og senest innen 2026. (Klima og miljødepartementet 2017)

### **4.4.2 Hvilke innvirkninger kan nullutslippsmålet for 2026 ha for Flåm?**

Nullutslippsmålet for 2026 vil kunne gi store konsekvenser for Flåm som destinasjon, dersom det blir stående ifølge informant 1 og 2. Informantene i Flåm ga sterkt uttrykk for at målet er uoppnåelig, da teknologien ikke er på plass innen den tid. Bakgrunnen for dette er at de mener skipene som nå skal utvikles og bygges, skal ha en teknologi som skal tilfredsstille fremtidens krav og utvikling. «Vi jobber på et politisk nivå», informerer informant 1, med argumenter om at dersom kravet blir stående vil det påvirke hele næringen, sysselsettingen og økonomisk bærekraftig vekst. Cruiseskipene vil heller bli sendt til nærmeste havner, som ikke er en verdensarvfjord, og som heller ikke er tilrettelagt for cruiseskip. Det fører til økt landbasert trafikk og mer utslipp. Miljøpåvirkningen blir dermed større, da cruisepassasjerene må transporteres til Flåm på andre måter, noe som både blir en stor utfordring og mindre bærekraftig.

Informant 1 trekker frem ett eksempel på et scenario som har kommet frem gjennom deres konsekvensanalyse. «Om 2026 målet blir reelt, kommer det ingen cruiseskip, da er det ingen som tilfredsstiller kravene. Alternativet kan være at cruiseskipene må gå inn til nærliggende havner som ikke har kapasitet, apparat eller infrastruktur til å håndtere den type trafikk.»

Informant 2 forteller at «hvis vi får beskjed om at 2026 betyr nullutslipp, da kan ikke vi ta de planlagte investeringene, da kan vi ikke bygge landstrøm, da kan ikke vi bli med på å finansiere den strømkabelen for eksempel.» Bakgrunnen for dette er at det, ifølge begge informantene, ikke kommer til å være noen skip som tilfredsstillere kravene som er satt. Dermed er det heller ingen cruiseskip som kommer inn til Flåm fordi de har verdensarvfjord status. «Hvis skipstrafikken ikke kommer inn i 2026, så vil det få enorme konsekvenser for turistnæringen i Flåm» uttrykker informant 1.

#### **4.4.3 Hvilke innvirkninger kan nullutslippsmålet for 2026 ha for en videre bærekraftig utvikling?**

I april 2018 kom Stortinget med et krav til regjeringen om nullutslipp fra turistskip- og ferger i verdensarvfjordene så snart det er teknisk gjennomførbart, og senest innen 2026. Om dette faktisk er gjennomførbart er store uenigheter om. Fagpersonene fra Flåm på sin side, sammen med blant annet sjøfartsdirektoratet, mener blant annet at teknologien ikke er klar innen den tid og at målet dermed er helt uopnåelig. (Stensvold 2020 a) Sjøfartsdirektoratet ønsker å utsette kravet til 2030 (Sjøfartsdirektoratet 2019) De hevder av teknologien ikke er moden nok til å klare nullutslipp på skip i den størrelsen innen 2026. De har derfor nylig sendt inn en anbefaling om å utsette det fire år, altså til 2030, i tillegg til at kravet skal gjelde for alle fjorder. (Stensvold 2020 a)

Administrerende direktør i Gasnor, som blant annet driver med utvikling av flytende naturgass, LNG, og tekniske løsninger og utvikling (Gasnor), hevder derimot at de klarer å levere flytende hydrogen innen 2024. (Stensvold 2020 b) Han hevder også at dersom 2026-målet utsettes 4 år, slik som blant annet sjøfartsdirektoratet ønsker, så vil utviklingen av teknologien stagnere. (Stensvold 2020 b) Informantene fra Flåm på sin side, mener at utviklingen deres stagnerer noe dersom målet blir stående. De ser ikke poenget med å investere i en kostbar sjøkabel fra Aurland eller bygge landstrøm i destinasjonen til cruiseskip som ifølge dem uansett ikke tilfredsstillere nullutslippskravene innen 2026.

Ettersom Norge allerede ligger langt fremme med miljøteknologi for skipsfart, vil stagneringen av utvikling, føre til at fremtidige potensielle eksportinntekter gå tapt. Behovet for grønn teknologi er voksende, med FNs strenge krav i grunn, og det er stor sannsynlighet for at Norges teknologiutvikling er nødvendig. Man kan risikere at andre nasjoner kommer Norge i forkjøpet, dersom kravet utsettes og tidsrommet dermed utvides. (Stensvold 2020 b)

Dette vedtaket gjelder kun verdensarvfjordene, det betyr at problemet med utslipp ikke løses, men heller forflyttes, uttrykker begge informantene fra Flåm. Usikkerheten rundt om vedtaket blir stående eller ikke kan føre til at den bærekraftige utviklingen i Flåm reduseres. Flåm ser ikke at målet er oppnåelig, noe som kan få store konsekvenser for bygden og bygdas innbyggere. Informant 2 legger til at «Vi vil vise at vi har lyst, vi har vilje og vi har økonomi til å gjøre det så nærme nullutslipp som vi kan, men at vi kommer helt i mål innen 2026 det gjør vi ikke, men at vi kommer dit: absolutt.»

## **5.0 Konklusjon**

### **5.1 Forskningsspørsmål 1**

*Hvilke bærekraftige løsninger har destinasjon Flåm tilrettelagt for?*

I drøftingen ble det lagt frem et utvalg av løsningene destinasjon Flåm har tilrettelagt for. Som nevnt er det lagt mye fokus og tillitt på distribusjonsapparatet de har utviklet, for å få bort de største turistmassene fra sentrum. Til tross for at en spørreundersøkelse gjennomført av Innovasjon Norge viste at 64 prosent av cruiseturistene opplevde stedene som overfylte, kjenner ikke våre faginformeranter seg igjen i begrepene overturisme eller masseturisme. (Innovasjon Norge 2020) Informant 1 beskriver Flåm som et knutepunkt, hvor landbaserte- og vannbaserte turister møtes, for så å sendes videre på aktiviteter og ekskursjoner. Likevel mener 33 prosent av cruiseturistene at Flåm ikke oppleves som overfylt. (Innovasjon Norge 2020)

En av de andre løsningene de kommer med er å fokusere på å bli en helårlig cruisedestinasjon. Ved å få til å dette, mener våre faginformeranter at det kan være med på å lette trykket fra sommermånedene, og spre de utover året. Planen om å drive en ett-skips-

politikk vil gjøre at man begrenser antall cruiseturister i bygden, samtidig som man da heller har flere cruisedager. Slik prøver de å gjøre at opplevelsen for både turister og lokalbefolkningen blir bedre.

Inkludering av hele destinasjonen er også et fokusområde, forteller informant 1. Ved å få hele destinasjonen med på tanken om bærekraftighet, vil det lønne seg for alle. Flere lokalproduserte varer, som skaper arbeidsplasser i bygden og nærliggende områder, skaper vekst, ikke bare økonomisk, men også sosialt. Lokalproduserte varer er også med på å skape en helhetlig opplevelse for turistene. Flåm som destinasjon har stort fokus på å bli en helgrønn destinasjon, og jobber hele tiden med å finne gode løsninger for å nå dette målet. Disse løsningene som vi nå har belyst er kun noen av tiltakene som er gjennomført eller jobbes med. Vi har valgt å fremheve de løsningene vi mener de mest relevante for vår oppgave, med tanke på våre avgrensninger.

## **5.2 Forskningsspørsmål 2**

*Hvordan opplever lokalbefolkningen cruisetrafikken i Flåm?*

I den sosiale dimensjonen av bærekraft vektlegges det at menneskelige behov er sentrale og at lokalsamfunnet skal legge til rette for at de menneskene som bor i destinasjonene kan påvirke forhold i nærmiljøet og kommunen ellers. (FHI 2020) Faginformantene våre fortalte om en åpen dialog med lokalbefolkningen, hvor de kan komme med innspill og tilbakemeldinger. Vi ønsket å se om lokalbefolkningens oppfattelse av cruiseturismen i bygden stemte overens med denne informasjonen. Informantene fra lokalbefolkningen var delte om oppfattelsen av den åpne dialogen som faginformantene opplyste om. To av informantene fra lokalbefolkningen merker lite til denne åpenheten, mens den tredje, er sikker på at den ikke eksisterer, og føler seg ikke hørt.

I høysesongen, hvor omsetningen og sysselsettingen er høy, informerer informant 4 og 5 at de godt kan forstå viktigheten av å ha cruise inne til kai. Informant 3 derimot er litt mer skeptisk til om det er like viktig som informant 1 og 2 sier. Alle informantene fra lokalbefolkningen er



imidlertid enige om at bygden er alt for liten for den voldsomme turiststrømmen som kommer i høysesongen. Informant 3, 4 og 5 fortalte alle om at somrene i Flåm er det vakreste, og at de forstår at dette er den mest populære tiden å komme. Men at det med alle turistene oppleves som trangt og folksomt, informant 4 fortalte blant annet at det er fullt overalt og nærbutikken alltid er tom.

Lokalbefolkningen opplever cruisetrafikken i Flåm ulikt. Det som kommer frem fra våre lokale informanter er personlige meninger og erfaringer, og kan derfor ikke brukes om hele lokalbefolkningen. Men enigheten om at bygdens størrelse ikke passer tilstrømmingen av turister, er i høyeste grad til stede.

### **5.3 Forskningsspørsmål 3**

*Vil nullutslippsmålet for 2026 ha en innvirkning for videre utvikling av en mer bærekraftig cruiseturisme i Flåm?*

Nullutslippskravet for 2026 er en del av klimastrategien for 2030, og ble i 2018 vedtatt av Stortinget. Kravet innebærer nullutslipp fra turistskip- og ferger i verdensarvfjordene så snart det er teknisk gjennomførbart, og senest innen 2026. (Klima og miljødepartementet 2017) Det er delte meninger og oppfattelser om dette faktisk er fysisk og praktisk gjennomførbart. Uenighetene og usikkerheten rundt om kravet faktisk blir i år 2026 eller om det utsettes, kan ha innvirkning på videre utvikling av destinasjonen.

Årsaken til dette er at investeringene som må gjøres er store. Flåm er en av verdensarvfjordene, som nullutslippskravet gjelder for. Dersom teknologien ikke er på plass til å faktisk være helt klare til å innfri kravet om nullutslipp, vil det gi store konsekvenser for destinasjon Flåm. De vil da sitte igjen med dyre investeringer, men uten noen besøkende cruiseskip om kravet til nullutslipp ikke er innfridd. Både informant 1 og 2 er tydelige på at om dette blir tilfelle vil det få store konsekvenser for destinasjonen, og usikkerheten i å investere så masse penger i noe som kanskje ikke er teknisk og praktisk gjennomførbart på

den tiden er stor. Investeringene lar seg derfor vente, og bærekraftige løsninger til destinasjonen lar seg også vente. Sjøfartsdirektoratet mener heller ikke at teknologien er på plass innen 2026, og er enig i at kravet burde utsettes i fire år. (Sjøfartsdirektoratet 2019) Administrerende direktør i Gasnor, som blant annet driver med utvikling av flytende naturgass, LNG, og tekniske løsninger og utvikling, hevder at de klarer å levere flytende hydrogen allerede innen 2024. (Stensvold 2020 b) Andre kilder legger vekt på at det per dags dato er seks år til kravet skal være innfridd, og at teknologien kan ha kommet langt innen den tid.

Om nullutslippskravet for 2026 er gjennomførbart eller ikke innen år 2026, er umulig for oss å svare på. Likevel ser vi at all usikkerheten rundt om det faktisk blir i år 2026 eller om det utsettes til 2030 kan ha stor betydning for videre utvikling av destinasjon på en bærekraftig måte.

#### **5.4 Svar på problemstilling**

Formålet med denne oppgaven har vært å undersøke på *«hvilken måte tilrettelegges det for en mer bærekraftig cruiseturisme i Flåm.»* Fokuset på å få cruiseindustrien mer bærekraftig har økt i stor grad de senere årene. Cruiseskipene har i mange år blitt sett på som en av miljøverstingene, og det ikke helt uten grunn. Likevel vektlegges ikke utviklingen og veien mot at cruiseindustrien jobber med å bli mer bærekraftig noe særlig.

På NHOs reiselivs bransjedag i 2019 presenterte en representant fra destinasjon Flåm at de hadde lyktes med å tilrettelegge for en mer bærekraftig cruiseturisme i Flåm, i tillegg ble det uttalt at lokalbefolkningen i bygden var tilfredsstilt med tilretteleggingen. I denne oppgaven har vi ønsket å sette fokus på denne type utvikling, og avgrenset til å kun se på den bærekraftige tilretteleggingen rundt den sosiale dimensjonen av bærekraft. I tillegg så vi det som relevant og interessant å intervju et utvalg av lokalbefolkningen rundt deres oppfattelse av cruisetrafikken i destinasjonen.

Oppgaven tar for seg noen av de mest sentrale bærekraftige løsningene som destinasjon Flåm har tilrettelagt for og implementert i bygden. Gjennom dybdeintervjuer med informanter som til daglig jobber med denne utviklingen, fant vi ut at ved å ha implementert et velfungerende distribusjonsapparat og utvikle destinasjonen til å bli mer og mer som en helårligdestinasjon, og at et resultat av dette kan være at de store turistmassene stadig blir redusert i den lille bygden.

Gjennom dybdeintervjuene med informant 1 og 2 kom viktigheten av å inkludere hele destinasjonen frem. Informant 1 fortalte om fokus på bærekraft i alle ledd i selskapet, og ønsket at fokuset skulle være helt nede på individnivå. Bærekraft er noe som gjelder alle, og for at destinasjonene skal kunne utvikle seg på en bærekraftig måte, må alle engasjeres og bidra. Morgendagens turister og vertskaps samfunn skal ha samme muligheter som dagens turister og vertskaps samfunn har. Viktigheten av å ivareta både destinasjonene, innbyggerne og turistene er stor, og viktigheten av at det gjøres på en bærekraftig måte er enda større. Ressursene man har tilgjengelig, som blant annet arbeidskraft og natur, må brukes på en slik måte at det blir ivaretatt på en god måte. I det legges det også opp til at lokalbefolkningens livskvalitet blir bevart.

Påstandene fra informant 1 og 2 om en åpen dialog rundt cruisetrafikken i destinasjonen var det delte meninger om i utvalget fra lokalbefolkningen, som vi intervjuet. Det vil alltid finnes ulike meninger om denne tematikken, da dette er personlig oppfattelser. Informant 1 og 2 jobber med å ordne opp i feilinformasjon som de mener det finnes en del av, og mener at dialogen med lokalbefolkningen er noe av grunnen til at de har lyktes. Man kan tydelig se gjennom intervjuene av lokalbefolkningen at dialogen ikke oppleves som særlig tilgjengelig.

Nullutslippsmålet for 2026 kan mulig sette en brems for den videre utviklingen av en bærekraftig cruisedestinasjon. Meningene er delte og usikkerheten gjør det vanskelig for destinasjon Flåm å gjennomføre store investeringer for å bli en mer bærekraftig cruisedestinasjon.

Som vist tidligere er bærekraft er vidt begrep med tre ulike dimensjoner; miljø og klima, økonomi og det sosiale aspektet. De henger tett sammen og påvirker hverandre hele tiden. Det må utvikles og jobbes med hele tiden for å holdes vedlike. Fokuset på å bli en bærekraftig cruisedestinasjon i Flåm er allerede stort, og utviklingen er på god vei. Bærekraft er noe som

hele tiden utvikles og det kommer stadig nye forskrifter og krav som kontinuerlig må innfris og jobbes mot. Derfor er det avgjørende at destinasjonen engasjerer lokalbefolkningen slik at alle føler en tilhørighet til cruiseanløpene og at man felles kan jobbe for å bli en mer bærekraftig cruisedestinasjon, og samtidig ha et tilfreds lokalsamfunn.

## **5.5 Avgrensninger**

På grunn av oppgavens begrensede ressursomfang og tidsaspekt var vi nødt til å konkretisere innholdet, og plukke ut det som vi synes er mest interessant og relevant til oppgaven.

Oppgaven kunne ha omfattet mye mer, da det er mye informasjon om temaet og mye man kan ha med. Men viktigheten av å overholde avgrensningene og holde oss til den begrensede problemstillingen vår veide tungt. Dette gjorde at vi kun valgte å fokusere på den sosiale delen av bærekraft, og å belyse en side av cruiseturisme som er ukjent for mange. Ettersom Flåm er en såpass liten bygd, mener vi at vi ikke var relevant å ha med flere faginformanter, da de som jobber i Flåm AS jobber tett sammen, og deler mye av kunnskapen. Antall informanter fra lokalbefolkningen var noe begrenset, ettersom det var vanskelig å få dem i snakk. Om antallet er representativt kan diskuteres, men vi fikk ulike syn på cruisetrafikken, slik vi ønsket, og våre informanter fortalte hvordan de opplevde cruisetrafikken samtidig som de kunne si litt om hva andre mente.

## **5.6 Veien videre**

På grunn av oppgavens avgrensninger så valgte vi å kun fokusere på den sosiale delen av bærekraft. Men det kunne vært interessant å forske videre på hvordan de tre dimensjonene jobber sammen, og på hvilken måte de påvirker hverandre.

Oppgaven vår om et spesifikt sted som opplever sine utfordringer, og som ikke nødvendigvis vil kunne sammenlignes med noen annen cruisedestinasjon i Norge. Likevel hadde det vært interessant å forske på flere cruisedestinasjoner i samme kategori som Flåm og sammenligne dem med hverandre. Finne ut om de jobber med de samme utfordringene, se ulike løsninger fra ulike destinasjoner og finne ut hvordan de vektlegger bærekraft, og dimensjonene av det.

Allerede i 1983 satt Brundtland-kommisjonen fokuset på bærekraft med rapporten «Vår felles framtid» som ble lagt frem i 1987. Siden den gang har fokuset på de globale problemer og det å finnes strategier for å løse dem vært svært stort. Bærekraft er noe som alltid kommer til å være i utvikling, kravene blir stadig endret og verden må tilpasse seg. Vi tror dermed at det alltid vil være aktuelt å forske på bærekraft, da nytten og interessen er stor.

Én ting er sikkert; for å sikre morgendagens turistens muligheter og ivaretagelse av vertskap samfunn, må fokuset være på en langsiktig bærekraftig utvikling!

## 6.0 Litteraturliste

Dybedal, Petter. 2018. «*Cruisetrafikk til norske havner - oversikt, utvikling og prognoser 2018-2060.*» TØI rapport. Oslo. Lesedato: 26.mars 2020:

<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=48981>

Fjordtours. *Flåm*. Lesedato 3.mars 2020: <https://www.fjordtours.com/no/steder-i-norge/flam/>

FN. 2019. *Bærekraftig utvikling*. Lesedato 15.april 2020:

[https://www.fn.no/tema/fattigdom/Baerekraftig-utvikling?fbclid=IwAR3PNzAXQVFXf-eeKYxWkt8o6FHRKKXnoMAhhpANW48yDrr\\_QS5CmXDp4hA](https://www.fn.no/tema/fattigdom/Baerekraftig-utvikling?fbclid=IwAR3PNzAXQVFXf-eeKYxWkt8o6FHRKKXnoMAhhpANW48yDrr_QS5CmXDp4hA)

FN. 2020. *FNs bærekraftsmål*. Lesedato 4.april 2020: <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal>

FHI. 2020. *Sosialt bærekraftige lokalsamfunn*. Folkehelseinstituttet. Lesedato: 16. april 2020:

<https://www.fhi.no/hn/folkehelse/artikler/sosialt-baerekraftige-lokalsamfunn/>

Gasnor. *This is what we offer*. Lesedato 23. april 2020. <https://gasnor.no/en/industry/this-is-what-we-offer/>

Grønmo, Sigmund. 2016. *Samfunnsvitenskaplige metoder*. 2.utgave. Bergen:

Fagbokforlaget

Hamilton, Patricia. 2018. *Merket for bærekraftig reisemål*. Innovasjon Norge. Lesedato

18.mars 2020: <https://www.innovasjon norge.no/no/tjenester/reiseliv/merket-for-baerekraftig-reiseliv/>

Innovasjon Norge. 2020. «*Cruiseturismen i Norge 2019. Cruiseundersøkelsen - sommeren 2019*». Lesedato 13.mars 2020:

<https://assets.simpleviewcms.com/simpleview/image/upload/v1/clients/norway/Epinio>

[n\\_Innovasjon\\_Norge\\_Cruiseunders\\_kelsen\\_2019\\_003\\_def49cc7-84f4-4360-90d4-b52d5e43ed18.pdf](#)

Jacobsen, Dag Ingvar. 2015. *Hvordan gjennomføre undersøkelser? Innføring i samfunnsvitenskapelig metode*. 3 utg. Cappelen Damm

Jacobsen, Jens Kr. Steen, og Kjersti Ruud Walaas. 2017. *Turisme globale utfordringer*. Oslo: Gyldendal akademisk.

Johannessen, Asbjørn, Line Christoffersen og Per Arne Tufte. 2017. *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*. 5. utg. Oslo: Abstrakt Forlag.

Kibsgaard-Petersen, Gro. 2018. *Slik blir cruisesesongen 2018*. Kystverket. Lesedato 26.mars 2020: <https://kystverket.no/Nyheter/2018/mai/slik-blir-cruisesesongen-2018/>

Klima og miljødepartementet. 2017. «*Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid.*» Meld. St. 41 (2016-2017). Oslo: Klima og miljødepartementet, 2017. <https://www.regjeringen.no/contentassets/7d3c209f821248da8d4727713ab9619c/no/pdfs/stm201620170041000dddpdfs.pdf>

Kystverket. 2015. *Cruisesesongen 2015 er i gang*. Lesedato: 26.april 2020: <https://www.kystverket.no/Nyheter/2015/Juni/Cruisesesongen-2015-i-gang/>

Kystverket. 2020. *Stigende trend i cruisetrafikken*. Lesedato 26.april 2020: <https://www.kystverket.no/Nyheter/2020/januar/stigende-trend-i-cruisetrafikken/>

Larsen, Ann Kristin. 2017. *En enklere metode veiledning i samfunnsvitenskapelig forskningsmetode*. Bergen: Fagbokforl.

NESH 1999. *Forskningsetiske retningslinjer for samfunnsvitenskap, juss og humaniora*. Oslo: Den nasjonale forskningsetiske komité for samfunnsvitenskap og humaniora (NESH)

- Nordlandsforskning. 2018. *Slik blir cruiseturistene lønnsomme på land*. Forskning.no.  
Lesedato: 24.april 2020: <https://forskning.no/partner-nordlandsforskning-turisme/slik-blir-cruiseturistene-lonnsomme-pa-land/274919>
- Pedersen, Tor Johan. 2017. «Nøkkeltall cruise 2016-2017. En oversikt over norsk cruisenæring». Innovasjon Norge.
- Regjeringen. 2018. *FNs bærekraftsmål*. Lesedato: 15.april 2020:  
<https://www.regjeringen.no/no/tema/fns-barekraftsmal/id2590133/>
- Ringdal, Kristen. 2013. *Enhet og mangfold samfunnsvitenskaplig forskning og kvantitativ metode*. Bergen: Fagbokforl.
- Stensvold, Tore. 2018. *Verdens største cruiseskip er 362 meter langt og har plass til 6870 passasjerer*. Teknisk ukeblad. Lesedato 3.mai 2020:  
<https://www.tu.no/artikler/kaotiske-tilstander-nar-verdens-storste-cruiseskip-gjores-klart-for-provetur/430186>
- Stensvold, Tore a. 2020. *Sjøfartsdirektoratet: Vil utsette utslippskrav i Unesco-fjorder*. Teknisk ukeblad. Lesedato 3.mai 2020:  
<https://www.tu.no/artikler/sjofartsdirektoratet-vil-utsette-utslippskrav-i-unesco-fjorder/490794?key=2mJ4ImmO>
- Stensvold, Tore b. 2020. *Norge utsetter nullutslippskrav: Stanser teknologiutvikling*. Teknisk ukeblad. Lesedato 23.mai 2020: [https://www.tu.no/artikler/norge-utsetter-nullutslippskrav-stanser-teknologiutvikling/490875?key=IuYwYxCH&fbclid=IwAR0uU\\_9VQT4SpX2KGjewRGS-FSoIPQs3uLnU2B5YPPcMRHmyBdFWjbJwCP0](https://www.tu.no/artikler/norge-utsetter-nullutslippskrav-stanser-teknologiutvikling/490875?key=IuYwYxCH&fbclid=IwAR0uU_9VQT4SpX2KGjewRGS-FSoIPQs3uLnU2B5YPPcMRHmyBdFWjbJwCP0)
- Sjøfartsdirektoratet. 2019. *Vurderer å utvide utslippskravene*. Lesedato: 25.april 2020:  
<https://www.sdir.no/sjofart/ulykker-og-sikkerhet/sikkerhetsutredninger-og-rapporter/fokus-pa-miljo-2020/vurderer-a-utvide-utslippskravene/?fbclid=IwAR2VJwok24C2msE3DCbsKIJSCI4PRLB9wniMU3R97R64WVd1s9hTEBvUyYg>



Tjora, Aksel. 2017. *Kvalitative forskningsmetoder i praksis*. Oslo: Gyldendal akademisk.

Unesco. *Verdensarv i Norge*. Lesedato: 3.mars 2020:

<https://unesco.no/kultur/verdensarven/verdensarv-i-norge/>

Visit Norway a. *En liten bygd i storslåtte omgivelser*. Lesedato 3.mars 2020:

<https://www.visitnorway.no/reisemal/vestlandet/sognefjorden/flam/>

Visit Norway b. *Besøk et mer bærekraftig reisemål*. Lesedato 20.april 2020:

<https://www.visitnorway.no/planlegg-reisen/gronn-norgesferie/barekraftig-reiseliv/?fbclid=IwAR1beBcdwnDEByeaOgXmTDlgkVWpxB2LgznMuVe2lTwHim7xLIqHa8uAHmo>

World Commission on Environment and Development, og Gro Harlem Brundtland. 1987. *Vår felles framtid*. Oversatt av Oddvar Dahl. *Norbok*. Oslo: Tiden norsk forlag.

## **Vedlegg 1: Intervjuguide til fagpersoner**

**-Kan du fortelle litt om deg selv?**

→ Hvor lenge har du hatt denne stillingen, hvor lenge har du bodd i Flåm.

**-Hvor viktig er cruisetrafikk for Flåm?**

**-Hvor mye har cruiseturismen vokst de siste årene?**

**-Hvilke tiltak har dere iverksatt for å håndtere de store turistmassene som kommer?**

**-Hva legger dere i ordet «Bærekraft»?**

**-Hvordan ser du for deg at et bærekraftig Flåm skal være?**

**-Hvordan har dere jobbet frem til nå for å få til en mer bærekraftig cruiseturisme i Flåm?**

→ Hvilke tiltak har dere iverksatt for få en mer bærekraftig destinasjon?

**-Har lokalbefolkningen vært noe involvert i prosessen?**

**-Har noen av tiltak vært direkte påvirket av klager/ tilbakemeldinger/innspill fra lokalbefolkningen?**

**-Hvilken strategi har dere for å nå nullutslippsmålet for 2026?**

**-Hvordan ligger dere an mot nullutslippsmålet for 2026?**

**-Føler dere at målet er oppnåelig?**

→ hvis nei: hva mener dere skal til for å nå målet.

**-Hvilke planer har dere for videre utvikling av destinasjonen?**

***-Er det noe annet du tenker er relevant at vi får med oss?***

## **Vedlegg 2: Intervjuguide til lokalbefolkning**

**-Kan du fortelle litt om deg selv?**

→ Navn, alder, yrke

**-Hvor lenge har du bodd i Flåm?**

**-Hvordan opplever du cruiseturismen i Flåm?**

**-Merker du en forandring på Flåm som destinasjon?**

→ Endringer som er gjort i destinasjonen

**-Cruiseturismen har vokst kraftig de siste årene, merker du noe til dette?**

**-Flåm AS påstår at det har funnet tiltak for å gjøre cruiseturismen mer bærekraftig, merker du som innbygger noe til dette?**

→ Og i så fall hva? Til det bedre eller verre.

→ Hvilke tiltak ville du evt. hatt?

**-Hva mener du er nødvendig å gjøre for at Flåm blir en mer bærekraftig destinasjon?**

***-Er det noe annet du tenker er relevant at vi får med oss?***