



UiT Norges arktiske universitet

Fakultet for humaniora, samfunnsvitenskap og lærerutdanning
Institutt for reiseliv og nordlige studier

Bærekraftig utvikling av reiselivet i Moskenes kommune

Milan Kolinsky

Masteroppgave i reiselivsledelse, REI-3901, Vår 2021

Forord

Etter nesten tre år kommer studiene i reiselivsledelse ved UiT mot slutten. Etter en inspirerende reise med dyktige forelesere og studiekamerater ble det på tide å velge et tema til masteroppgaven min. Valget ble ikke så vanskelig. Etter å ha bodd og jobbet i reiselivsnæringen i Moskenes kommune i nesten to år, har jeg selv opplevd både de positive og negative effektene som reiselivet har på det lille lokalsamfunnet i en liten kommune ytterst i Lofoten. Den vakre og sårbare naturen som tiltrekker tilreisende fra hele verden er unik og magisk, men for å bevare både naturen og interesser til de fastboende, finnes det behov for endringer i en bærekraftig retning. Jeg håper at denne masteroppgaven kan bidra til større oppmerksomhet og økt bevissthet og forståelse av bærekraft som helhet blant alle de relevante aktørene. I tillegg har jeg et lite håp om at denne oppgaven kommer til å inspirere og bidra til en positiv og bærekraftig utvikling av reiselivet i kommunen. Vi trenger det!

Jeg vil gjerne takke alle medstudenter fra 2019-kullet for mange fantastiske samlinger, gode diskusjoner, samt godt humør og støtte gjennom hele studiene. Jeg ønsker å takke min veileder Bente Haug for gode råd, faglige innspill og raske tilbakemeldinger i løpet av skriveprosessen. En stor takk går også til alle respondentene i denne studien som tok seg tid til å stille opp til intervjuene, og har bidratt med sine interessante og viktige innspill. Uten dere ville det ikke vært mulig å gjennomføre denne oppgaven. Til slutt ønsker jeg også takke kolleger, familie og venner for god støtte underveis, og et spesielt stort takk til Rune Sørensen for fantastisk hjelp med korrekturlesing. Tusen takk alle sammen!

Hamnøy, 23. mai 2021

Milan Kolinsky

Sammendrag

Denne oppgaven diskuterer forståelse og arbeidet med bærekraftig reiselivsutvikling i Moskenes kommune i Lofoten fra perspektivet av sentrale reiselivsinteressenter i kommunen. Det lille lokalsamfunnet med sine ca. 1000 faste innbyggere er i høy grad påvirket av den betydelige veksten i turisttrafikken som har utviklet seg i løpet av de siste 10 årene, noe som førte til større behov for bærekraftige løsninger. Ifølge World Tourism Organization (2013) skal bærekraftig reiseliv sees på som et premiss og grunnleggende konsept for fremtidig bærekraftig utvikling av reiselivsnæringen som helhet. Formålet med bærekraftig reiselivsutvikling er å finne den riktige balansen mellom de tre bærekraftdimensjonene for å skape et reiseliv som er økonomisk levedyktig, bevarer kultur, natur og miljø, og samtidig bidrar til høyere livskvalitet til lokalsamfunnet. Et intenstivt undersøkelsesopplegg med kvalitative data fra fire individuelle intervjuer med beslutningstakere og næringsaktører i Moskenes kommune, samt en kvalitativ dokumentanalyse skaper et grunnlag for å belyse problemstillingen i denne oppgaven «*Hvordan forstår beslutningstakere og næringsaktører bærekraftbegrepene og hva betyr disse forståelsene for utvikling av bærekraftig reiseliv i Moskenes kommune?*»

Resultatene tyder på at den generelle forståelsen av bærekraftig reiseliv blant informantene er i samsvar med den vitenskapelige teorien og strategiske dokumentene. Det finnes derimot forskjeller i drøfting av utfordringer og prioriteringer blant de forskjellige reiselivsinteressentene i kommunen. Arealknapphet, ubalansen mellom antall fastboende og tilreisende, kommunens økonomiske situasjon, utilstrekkelig tilrettelegging av infrastruktur og mangelfull kommunikasjon mellom reiselivsnæringen og den kommunale administrasjonen er noen av hovedutfordringene som ble trukket frem av respondentene. Funnene i denne studien indikerer at en åpen dialog mellom alle reiselivsinteressenter, lokalbefolkningens større engasjement og bedre forståelse av reiselivet, samt en effektiv kommunikasjon og samarbeid mellom de relevante aktørene kan bidra til bærekraftig utvikling av reiselivet i Moskenes kommune.

Nøkkelord: bærekraft, reiseliv, turisme, bærekraftig reiseliv, Moskenes, Lofoten

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	1
2	Det teoretiske grunnlaget	6
2.1	Bærekraft og bærekraftig utvikling	6
2.1.1	FNs bærekraftsmål	6
2.2	Bærekraftig reiseliv	8
2.3	Reiselivets negative konsekvenser	10
2.4	Samarbeid som et verktøy mot bærekraftig utvikling	13
2.5	Bærekraftig reiseliv i Norge	16
2.6	Bærekraftig reiseliv i Lofoten og Moskenes kommune	19
3	Metode.....	25
3.1	Problemstilling	25
3.2	Undersøkellesdesign	26
3.3	Datainnsamlingsmetoder	26
3.4	Utvalg av enheter, datainnsamlingsprosess.....	28
3.5	Dataanalyse	30
3.6	Metodologisk drøfting	31
4	Empirisk analyse	33
4.1	Tema - Bærekraft og bærekraftig reiseliv	33
4.1.1	Bærekraft og bærekraftig reiseliv – dokumentanalyse.....	33
4.1.2	Bærekraft og bærekraftig reiseliv – intervjudata.....	35
4.1.3	Bærekraft og bærekraftig reiseliv – oppsummering.....	35
4.2	Tema - Reiselivet i Lofoten og Moskenes kommune	36
4.2.1	Reiselivet i Lofoten og Moskenes kommune – dokumentanalyse.....	36
4.2.2	Reiselivet i Lofoten og Moskenes kommune – intervjudata.....	37
4.2.3	Reiselivet i Lofoten og Moskenes kommune – oppsummering.....	41
4.3	Tema - Økonomisk bærekraft	42

4.3.1	Økonomisk bærekraft – dokumentanalyse	42
4.3.2	Økonomisk bærekraft – intervjudata	43
4.3.3	Økonomisk bærekraft – oppsummering	46
4.4	Tema - Sosiokulturell bærekraft	46
4.4.1	Sosiokulturell bærekraft – dokumentanalyse	47
4.4.2	Sosiokulturell bærekraft – intervjudata	47
4.4.3	Sosiokulturell bærekraft – oppsummering	49
4.5	Tema - Miljømessig bærekraft	50
4.5.1	Miljømessig bærekraft - dokumentanalyse	50
4.5.2	Miljømessig bærekraft – intervjudata	51
4.5.3	Miljømessig bærekraft – oppsummering.....	52
5	Drøfting og presentasjon av funn	53
6	Konklusjon	58
7	Referanseliste	61
8	Vedlegg	66
8.1	Vedlegg 1 – Informasjonsskriv	66
8.2	Vedlegg 2 – Intervjuguide	70

Figurer og tabeller

Figur 1 - FNs bærekraftsmål	7
Figur 2 - Fire dimensjoner av bærekraftig reiseliv	9
Figur 3 - Trekanten av motstridende mål og konflikter i byplanlegging	14
Figur 4 - 10 prinsipper for bærekraftig reiseliv	16
Figur 5 - 6 målområder for bærekraftig reisemål Lofoten	19

1 Innledning

Reiselivet i Norge har opplevd kraftig vekst i løpet av de siste 10 årene med unntak av i 2020 da koronapandemien stoppet turisttrafikken i hele verden. 2019 var det tiende året på rad hvor internasjonale ankomster økte på verdensbasis, med fritidsreiser som hovedformål med reisene (World Tourism Organization (UNWTO), 2020). I Norge har vi hatt en sammenhengende vekst av internasjonale reisende siden januar 2014 fram til mars 2020. Reiselivet i Norge står for 4,2% prosent av det nasjonale BNP¹ samt 7 av 100 jobber som til sammen utgjør nesten 170 000 sysselsatte i reiselivet. Mellom 2008 og 2018 har turistforbruket i Norge økt fra 121 milliarder til 186 milliarder kroner per år som betyr en vekst på 53 prosent. Norske reisende står for størstedelen av overnattinger her i landet², men andelen av utenlandske reisende til Norge er stadig stigende (Innovasjon Norge, 2020).

Den stadige veksten i reiselivet har utløst behovet for bærekraftige løsninger. Bærekraft og bærekraftig utvikling er globale begrep som spesielt i løpet av de siste 20 årene har fått stor oppmerksomhet verden rundt. Arbeidet med bærekraft i reiselivet har blitt stadig viktigere, og Innovasjon Norge sin merkeordning *Merket for bærekraftig reisemål* har stimulert norske destinasjoner til målrettet og langsiktig arbeid med utvikling av et reiseliv som tar vare på miljø og natur, ivaretar lokalsamfunnets behov, samt er økonomisk levedyktig.

I denne masteroppgaven skal jeg analysere utviklingen av bærekraftig reiseliv i Moskenes kommune i Lofoten. Lofoten er en øygruppe som ligger i Nordland fylke på 67. og 68. breddegrad nord for polarsirkelen. Øyriket består av seks kommuner med ca. 24 000 faste innbyggere (Menon Economics, 2019). Moskenes kommune ligger ytterst i Vest-Lofoten, og på nåværende tidspunkt er det 989 mennesker bosatt i kommunen (SSB, 2021). Helt siden 1970-tallet har Moskenes kommune opplevd utfordringer med utflytting og nedgang i folketallet, og i løpet av de siste 40 årene har antall faste innbyggere blitt redusert med nesten 650 fastboende (Moskenes kommune, 2020).

¹ Bruttonasjonalprodukt (BNP)

² Her regnes det med både feriereisende og forretningsreisende. Mange av de norske overnattingene er knyttet til besøk av venner, familie og opphold på egen hytte (Innovasjon Norge, 2020).

Reiselivet i Lofoten følger den nasjonale og internasjonale trenden. Nordlys, midnattssol, fiske, kajakkpadling, fjellturer, dykking, surfing, alpinkjøring og først og fremst urørt natur er blant de aktivitetene som tiltrekker feriereisende til Lofoten (Menon Economics, 2019). Besøkstallene fra både norske og utenlandske reisende har steget betydelig i løpet av de siste 10 årene, og i 2019 var det totalt registrert 913 415 gjestedøgn i Lofoten som betyr en økning på over 100% siden 2010. Fra og med 2016 har det vært flere utenlandske enn norske gjestedøgn i Lofoten, som tyder på at det er hovedsakelig utenlandske reisende som står bak denne veksten³. En av hovedutfordringene med å skape bærekraftig utvikling av reiselivet i Lofoten er at turisttrafikken til øyriket i stor grad er sesongbasert med det største antall besøkende i juni, juli og august⁴, og veldig lave besøkstall i november, desember og januar (Karin Marie Antonsen, 2020). Tilstrømmingen av turister på sommeren kan oppleves som et problem blant lokalbefolkningen som mener at øysamfunnet og den urørte naturen ikke er forberedt nok til å ta imot alle besøkende spesielt med tanke på trengsel, slitasje i naturen, forsøpling og underdimensjonert infrastruktur som toalettfasiliteter, avfallsbeholdere og parkeringsplasser (Menon Economics, 2019).

I en undersøkelse blant innbyggere i Lofoten, foretatt av Karin Marie Antonsen i 2019, har 73 prosent av respondentene svart at det er først og fremst enkelte pressområder som opplever at det er altfor mange turister i Lofoten. Ut ifra de 23 identifiserte pressområdene, er 7 av disse lokalisert i Moskenes kommune⁵. Over 80% av respondentene er enige i at turismen i Lofoten er viktig med tanke på arbeidsplasser og næringsutvikling, og det finnes bred enighet om at det er riktig å jobbe med bærekraftsprinsippene i videre arbeid med reiselivsutvikling av regionen. Innbyggerne nevner blant annet at det er nødvendig med nok fysisk infrastruktur og tilrettelegging av toaletter, avfallshåndtering og parkering, samt god informasjon til de tilreisende om hva som er tillatt og forbudt. Videre mener innbyggerne at det er viktig å fokusere på nærmarkeder og skuldersonger for å få til en bærekraftig utvikling av reiselivet i Lofoten. Mange er også positive til en fellesgodefinansiering i form av turistskatt. Samtidig som den største delen av befolkningen er enig i at bærekraftsprinsippene er en riktig måte for å

³ Mellom 2013 og 2018 har antall utenlandske turister i Lofoten doblet seg mens norske gjestedøgn har vært relativt flat (Menon Economics, 2019).

⁴ Sommerturistene (mai-oktober) står for ca. 70 prosent av gjestedøgn i Lofoten (Menon Economics, 2019).

⁵ Reine, Moskenes, Å, Reinebringen, Bunes, Munkebu og Vindstad (Karin Marie Antonsen, 2019).

videreutvikle reiselivet på, mener over halvparten av de lokale innbyggerne at Lofoten ikke fremstår som et bærekraftig reisemål på nåværende tidspunkt. Ifølge resultatene av denne undersøkelsen mener 56% av befolkningen i Moskenes at det er altfor mange turister i løpet av et år, og hele 73% av befolkningen er enig i at det er altfor mange turister på sommeren. Det er i tillegg 73% av innbyggerne i Moskenes kommune som har oppgitt at de har hatt negative erfaringer i kontakt med de tilreisende (Karin Marie Antonsen, 2019).

Arbeidet med bærekraftig reisemålsutvikling i Lofoten har siden 2017 vært en av hovedmålene til Destination Lofoten⁶. I høst 2020 har Innovasjon Norge tildelt Lofoten *Merket for bærekraftig reisemål* som beviser at destinasjonen jobber målrettet med å tilby opplevelser basert på stedets kultur og historie, samtidig som det jobbes med å begrense den negative effekten som reiselivsaktiviteten kan resultere i (Destination Lofoten, 2020). Handlingsplanen for bærekraftig reisemålsutvikling i Lofoten ble vedtatt av fem kommuner i regionen⁷ i februar og mars 2018 med et overordnet mål om å «*skape en bærekraftig reiselivsutvikling hvor reiseliv og kommuner samarbeider om å sikre at Lofoten for alltid vil være verdens vakreste øyrike for både besøkende og lokalsamfunn! At alle som besøker Lofoten skal møte et ekte Lofoten med ren natur, berikende opplevelser og levende lokalsamfunn!*» (Destination Lofoten, 2018)

Bærekraftig utvikling er en langsiktig prosess som byr på mange utfordringer på veien med å skape en rimelig balanse mellom økonomi, miljø og ivaretagelse av lokalbefolkningens behov. Moskenes kommune ble valgt som en case for denne oppgaven grunnet den utfordrende situasjonen reiselivet i kommunen står i med tanke på både ujevn fordeling av turiststrømmer i løpet av sesongene, lokalbefolkningens oppfatning av turisme, og økonomiske problemer knyttet til mangel på effektive løsninger. Denne oppgaven skal ved hjelp av kvalitative intervjuer og dokumentanalyse undersøke hvordan bærekraftbegrepene er oppfattet av både næringsaktører og politikere i Moskenes kommune, og hvordan forståelsen av bærekraftkonseptet gjenspeiler seg i praktiske tiltak og handlinger for en bærekraftig videreutvikling av reiselivet i kommunen. Det er nødvendig med ytterligere forskning på bærekraft som et relativt nytt fenomen med potensiale for å skape et grunnlag for framtidig

⁶ Destination Lofoten arbeidsoppgaver består av markedsføring og salg av Lofoten som reisemål, koordinering og utvikling av reiselivsprodukter i regionen samt presentasjon av Lofoten både nasjonalt og internasjonalt (Destination Lofoten, ukjent år).

⁷ Vågan, Vestvågøy, Flakstad, Moskenes og Røst (Destination Lofoten, 2018)

arbeid med reiselivsutvikling verden rundt. Derfor er det relevant og viktig å bidra med dette prosjektet til bedre forståelse og kunnskap om bærekraftig reiseliv i kontekst av en liten norsk kommune som kjemper med sine utfordringer som et meget populært turiststed.

Problemstillingen i denne oppgaven er følgende: **Hvordan forstår beslutningstakere og næringsaktører bærekraftbegrepene og hva betyr disse forståelsene for utvikling av bærekraftig reiseliv i Moskenes kommune?**

Problemstillingen har både vitenskapelig og samfunnsmessig begrunnelse (Inger Furuseth Euris L. Everett, 2012). Vitenskapelig kan denne forskningen bidra til å øke mengden av systematisk kunnskap om bærekraft og dens forståelse blant interessenter i reiselivsperspektivet. Samfunnsmessig kan denne studien bidra til økt bevissthet og forståelse av bærekraft som helhet blant de forskjellige aktørene, dvs. politikere, reiselivsnæringen og lokalbefolkningen.

For å belyse problemstillingen ble det samlet inn kvalitative data ved bruk av to forskjellige datainnsamlingsmetoder. Den første metoden er åpne individuelle intervjuer med beslutningstakere (kommunedirektør og ordfører i Moskenes kommune) og næringsaktører (to daglige ledere i forskjellige reiselivsbedrifter i Moskenes kommune). Den andre metoden er en kvalitativ dokumentanalyse. Disse metodene kommer til å supplere hverandre i analysedelen av oppgaven. Dokumentanalysen danner sammen med det teoretiske grunnlaget et utgangspunkt for å kunne tolke oppfatning av bærekraft blant respondentene i en større teoretisk sammenheng. Etter datainnsamlingen ble det utført en kvalitativ innholdsanalyse av både transkriberte intervjuetekster og utvalgte dokumenter hvor data ble systematisert og kategorisert i utvalgte temaer og underkategorier for å så finne sammenhenger og kontraster i disse tekstene som er videre presentert i analysekapitlet.

Denne oppgaven er fordelt i fire hovedkapitler der hvert av disse kapitlene består av flere underkapitler. Det første kapitlet skaper det teoretiske grunnlaget for denne oppgaven med å presentere det teoretiske perspektivet og diverse definisjoner av bærekraft, bærekraftig utvikling og bærekraftig reiseliv, samt historien bak disse begrepene. Videre presenterer dette kapitlet studiene som omhandler historiske tradisjoner bak bærekraftbegrepene innenfor reiselivsstudier, og diverse forskningsarbeid som omhandler reiselivets negative konsekvenser med tanke på både miljø og lokalsamfunnene. I tillegg skal jeg presentere flere teorier som diskuterer samhandling og samarbeid som mulige verktøy mot bærekraftig utvikling. Slutten

av teorikapitlet fokuserer på bærekraftig utvikling av reiselivet i Norge, Lofoten og Moskenes kommune. Jeg kommer til å presentere prosjekter som styrer arbeidet med bærekraft i reiselivet på nasjonalt nivå, samt redegjøre for regionale og kommunale dokumenter som danner et grunnlag for arbeidet med bærekraft på interkommunalt og kommunalt nivå for å så sette disse dokumentene til en større teoretisk sammenheng i forhold til den vitenskapelige teorien.

Metodekapitlet kommer til å redegjøre for valg av problemstilling med underliggende forskningsspørsmål. Videre skal det begrunnes for valg av undersøkelsesdesign, metoder som ble brukt i datainnsamlingsprosessen, og utvalg av respondenter i denne studien. Metodekapitlet inneholder også ytterligere informasjon om utførte intervjuer, utvalgte dokumenter og temaene som ble tatt opp i intervjuprosessen, samt beskrivelsen av hvordan jeg har analysert det innsamlede datamaterialet. I slutten av dette kapitlet kommer det en diskusjon om pålitelighet og gyldighet av de innsamlede dataene.

I neste kapittel ble det utført en empirisk analyse av både intervjudata fra respondentene og de utvalgte dokumentene. Analysekapitlet er fordelt til fem underkapitler som omhandler forståelse av bærekraft og bærekraftig reiseliv, diverse diskusjoner og meninger om reiselivet i Lofoten og Moskenes kommune, og de tre siste underkapitlene har fokus på de spesifikke bærekraftsområdene, dvs. økonomisk, sosiokulturell og miljømessig bærekraft. I det siste kapitlet kommer jeg til å oppsummere resultater og funn fra denne undersøkelsen for å så sette funnene til en større teoretisk og vitenskapelig sammenheng.

2 Det teoretiske grunnlaget

Dette kapitlet danner et teoretisk grunnlag for oppgaven ved hjelp av både vitenskapelig teori og relevante politiske dokumenter og strategier. De fire første underkapitlene diskuterer historien og utvikling til begrepene bærekraft og bærekraftig utvikling, samt bruk av bærekraftbegrepet i reiselivsperspektivet ved hjelp av flere akademiske og vitenskapelige publikasjoner. Jeg vil i tillegg presentere det vitenskapelige perspektivet på konsekvensene reiselivet måtte ha på miljø og lokalsamfunn, samt vil jeg introdusere flere akademiske teorier som omhandler samarbeid som et verktøy mot bærekraftig utvikling. De siste to underkapitlene omhandler den teoretiske tilnærmingen til bærekraft i diverse kommunale og interkommunale dokumenter, planer og strategier som fokuserer på bærekraft og arbeidet med bærekraftig utvikling av reiselivet i Lofoten og Moskenes kommune. Sammenhengen mellom de vitenskapelige arbeidene og innholdet i de utvalgte politiske dokumentene blir redegjort for i slutten av kapitlet.

2.1 Bærekraft og bærekraftig utvikling

Begrepet bærekraftig utvikling ble først behandlet i FN sin rapport *Vår Felles Framtid* i 1987. Denne rapporten ble utarbeidet av Verdenskommisjon for miljø og utvikling. Bærekraftig utvikling ble definert på følgende måte: «*Bærekraftig utvikling er utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov.*» (Gro Harlem Brundtland & Oddvar Dahl, 1987). For å skape bærekraftig utvikling må det jobbes med tre dimensjoner: klima og miljø, økonomi og sosiale forhold. Miljødimensjonen handler om det å ta vare på naturen, klimaet og satsing på fornybare ressurser. Den økonomiske dimensjonen handler om å sikre økonomisk trygghet for verdens befolkning, og den sosiale dimensjonen dreier seg om å sikre at alle mennesker får et rettferdig grunnlag for et godt liv (FN-sambandet, 2019). Turisme og miljøutfordringene knyttet til reiselivsnæringen ble ikke diskutert i denne rapporten fra 1987 (Carlo Aall, 2014).

2.1.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles plan som inneholder 17 mål og 169 delmål for å eliminere fattigdom, bekjempe ulikhet og å stoppe klimaendringene innen 2030. Bærekraftsmålene til FN gjelder alle land i hele verden, og har også stor innvirkning på norsk politikk både på nasjonalt og lokalt nivå (FN-sambandet, 2021c). Figur 1 viser de 17 FNs bærekraftsmålene.



Figur 1 - FNs bærekraftsmål (FN-sambandet, 2021c)

En av de viktigste delmålene som er relevant for reiselivet er delmål 12b – «Utvikle og innføre metoder for å måle effekten av bærekraftig reiseliv som skaper arbeidsplasser og fremmer lokal kultur og lokale produkter.» (FN-sambandet, 2021b) Rapporten *One year closer 2019* presenterer viktige milepæler fra det norske arbeidet med gjennomføring av FNs bærekraftsmål. I rapporten er reiselivet omhandlet i kapittelet som handler om delmålet 12b, hvor sertifiseringsordningen *Merket for bærekraftig reisemål* i regi av Innovasjon Norge, er presentert som et tiltak for å oppfylle dette delmålet. Denne ordningen sikter ved hjelp av 108 indikatorer mot å forbedre reisemålsutvikling og å skape langsiktig fremgang i miljømessige, sosiale og kulturelle utfordringer. I 2018 var 15 destinasjoner sertifisert, og ytterligere 23 påmeldt (Norwegian Ministry of Finance & Norwegian Ministry of Foreign Affairs, 2019).

Turisme er inkludert i to ytterligere bærekraftsmål i tillegg til delmål 12b. Det første er delmålet 8.9 som ligger under målet 8 – Anstendig arbeid og økonomisk vekst: «Innen 2030 utarbeide og iverksette politikk for å fremme en bærekraftig turistnæring som skaper arbeidsplasser og fremmer lokal kultur og lokale produkter.» (FN-sambandet, 2021a) Det tredje reiselivsdelmålet er delmål 14.7: «Innen 2030 sikre at de økonomiske fordelene ved bærekraftig bruk av havets ressurser, blant annet gjennom bærekraftig forvaltning av fiskeri, akvakultur og turistnæring, i større grad kommer små utviklingsøystater og de minst utviklede landene til gode.» (FN-sambandet, 2021d) Turisme som en sektor som står for 10% av verdens

BNP, 7% av verdenshandel og 1 av 10 arbeidsplasser er et viktig instrument som kan bidra til å oppnå alle de 17 bærekraftsmålene (World Tourism Organization (UNWTO), 2018b).

2.2 Bærekraftig reiseliv

Ifølge UNEP & WTO (2005) er turisme en aktivitet som skaper et spesielt og sensitivt forhold mellom besøkende, reiselivsnæringen, miljøet og lokalsamfunnene. Bærekraftig reiseliv handler ikke kun om å håndtere de negative effektene av reiselivsnæringen. Tvert imot står turismen i en situasjon hvor den kan være fordelaktig for lokalsamfunn både sosialt og økonomisk, samtidig som den kan øke generell bevissthet rundt bevaring av natur og miljø. Bærekraft er et felles ansvar for alle interessenter involvert i turisme, dvs. reiselivsaktører, lokalsamfunn, politikere på både nasjonalt og lokalt nivå, og sist men ikke minst, turister (UNEP & WTO, 2005).

World Tourism Organization definerer bærekraftig reiseliv som følge:

«Tourism that takes full account of its current and future economic, social and environmental impacts, addressing the needs of visitors, the industry, the environment and host communities.»
(UNEP & WTO, 2005)

Det er viktig å påpeke at bærekraftig reiseliv ikke skal sees på som en separat turistsektor eller et nisjeområde innenfor turisme, men som et premiss og et grunnleggende konsept for fremtidig bærekraftig utvikling av reiselivsnæringen som helhet (World Tourism Organization (UNWTO), 2013).

De tre grunnleggende dimensjonene av bærekraftig reiseliv er *økonomisk bærekraft, sosial bærekraft og miljømessig bærekraft*. Økonomisk bærekraft handler om å håndtere kostnadseffektivitet til all økonomisk aktivitet, gi sosioøkonomiske fordeler til alle interessenter inkludert stabile muligheter for sysselsetting, samt sikre økonomisk levedyktighet til bedrifter og destinasjoner i et langsiktig perspektiv. Sosial bærekraft dreier seg om respekt for menneskerettigheter og den sosiokulturelle autentisiteten til lokalsamfunnene, høy livskvalitet til lokalbefolkningen, lokal verdiskaping, samt respekt og toleranse til forskjellige kulturer og tradisjonelle verdier. Miljømessig bærekraft diskuterer bevaring og ansvarlig bruk av ressurser i tillegg til begrensning i forurensing av luft, land og vann for å bevare biologisk mangfold og naturarv. Det er viktig å se på disse tre dimensjonene i sammenheng med

hverandre. Langsiktig bærekraftig utvikling av reiselivet kan kun bli oppnådd om en balanse mellom disse tre dimensjonene blir opprettet og bevart (UNEP & WTO, 2005; World Tourism Organization (UNWTO), 2013).

Noen forskere jobber med fire dimensjoner av bærekraftig reiseliv istedenfor tre hvor de sosiale og kulturelle aspektene sees på separat som synliggjort i Figur 2. Jeg skal videre i denne oppgaven arbeide med tre områder av bærekraftig reiseliv – den økonomiske, miljømessige og sosiokulturelle.



Figur 2 - Fire dimensjoner av bærekraftig reiseliv (Shu-Yuan Pan et al., 2018)

Det er tydelig at agendaen for, og definisjoner av hva, begrepet bærekraftig reiseliv innebærer er veldig omfattende og bred. En grunnleggende betingelse for å utvikle reiselivet på en bærekraftig måte, er dets evne til å fungere som en drivende kraft som skal knytte sammen de økonomiske, sosiokulturelle og miljømessige aspektene av bærekraft. Et bærekraftig reiseliv skal sørge for at det skapes en balanse mellom økonomiske fordeler til destinasjoner og lokalsamfunn gjennom konkurransedyktige turistvirksomheter som skaper sysselsetting og samtidig minimerer negative konsekvenser fra miljøperspektivet (World Tourism Organization (UNWTO), 2013). Veien mot et bærekraftig reiseliv består av mange små komponenter, men en av de viktigste er konsistens og det langsiktige perspektivet i arbeidet med implementering

av bærekraft. Det er nødvendig med systematisk opplæring av både myndigheter, bedrifter og forbrukere for å skape en god forståelse av hva bærekraftig utvikling av reiselivet faktisk innebærer (Biruta Svagzdiene Dalia Streimikiene, Edmundas Jasinskas, Arturas Simanavicius, 2020). Bærekraftig reiseliv og viktigheten av en balansert tilnærming til alle de tre bærekraftsområdene, burde være det endelige målet for alle som er involvert i utvikling og bevaring av turisme fremover (Kim Lenky, 2007).

Disse tre bærekraftsområdene kommer til å skape et grunnlag for det teoretiske og metodiske opplegget i denne oppgaven, samt skal disse begrepene utgjøre et rammeverk for intervjuene og påfølgende dataanalyse med mål å besvare problemstillingen.

2.3 Reiselivets negative konsekvenser

Utviklingen av turistaktivitet innebærer komplekse interaksjoner som kan føre til både positive og negative konsekvenser for lokalsamfunnet. Reiselivet skaper negative effekter i alle tre bærekraftsområdene, dvs. både økologiske, sosiokulturelle og økonomiske. Det vil forekomme spesifikke effekter i forskjellige destinasjoner avhengig av type reisemål, kontekst, type besøkende og aktiviteter som turistene utfører. Lokalbefolkningen i mange destinasjoner må derfor tåle negative miljømessige og sosiale konsekvenser av økonomisk utvikling i reiselivet (José María Martín Martín, Jose Manuel Guaita Martínez, & José Antonio Salinas Fernández, 2018). Undersøkelsen blant innbyggere i Lofoten som ble drøftet i innledningen bekrefter at lokalbefolkningen i regionen er i stor grad påvirket av turisme, og kan kjenne på de negative konsekvensene av turisme. Det var hele 73% av innbyggere i Moskenes kommune som har oppgitt at de har opplevd negative hendelser i kontakt med turister, samt 56% som har svart at det er altfor mange turister i Lofoten i løpet av ett år.

En rekke studier som forsket på økonomiske, økologiske og sosiale effekter av turisme ble gjennomført allerede før begrepet bærekraft har blitt kjent på slutten av 1980-tallet. En av de første studiene som fokuserte på de sosiale konsekvensene turisme og besøkende hadde på lokalsamfunnene, ble utført i 1974 av Richard W. Butler. Butler har allerede i 1974 påpekt at de sosiale effektene av turisme må sees i sammenheng med de økonomiske og miljømessige konsekvensene. Gode eksempler på hvilke situasjoner som kan skape frustrasjon blant lokalbefolkningen er at lokalsamfunnene er nødt til å endre livsstilen sin når de blir fratatt de ressursene og stedene som nå må deles med de besøkende. Dette forårsaker ofte trengsel i de

mest utsatte områdene, spesielt i trafikken. Det er for det meste i de områdene hvor antall besøkende kraftig overstiger antall faste innbyggere det kan forventes utfordringer, med stor påvirkning og betydelige endringer som er skapt pga. reiselivsaktivitet (R. W. Butler, 1974). Gjennom lokalt engasjement finnes det muligheter til å utforske og oppdage lokalbefolkningens ønsker og mangler når det gjelder turismeutvikling i et område. Grundige studier av lokalsamfunn og utvikling av tiltak som ivaretar innbyggernes behov kan derfor bidra til en positiv utvikling av reiselivet i alle destinasjoner (Kim Lenky, 2007). Utfordringene drøftet i dette avsnittet er svært relevant for den situasjonen reiselivet i Moskenes kommune står i. Moskenes kommune faller nøyaktig under Butler sin definisjon av et område hvor antall besøkende betydelig overstiger antall fastboende, spesielt i sommerhøysesongen. På gode sommerdager er det rundt 1000 personer daglig som tar seg en tur opp til fjellet Reinebringen (Kristin Folsland Olsen, 2020). Dette betyr samme antall besøkende på kun en spesifikk attraksjon daglig som det bor faste innbyggere i kommunen.

Det har vært en utfordring gjennom tidene å definere og implementere begrepet bærekraft i reiselivsstudier og selve reiselivsnæringen. Jarkko Saarinen har analysert tre forskjellige historiske tradisjoner som omhandler konsepter som ble tatt i bruk allerede på 1960-tallet - *carrying capacity*⁸, grenser for vekst og deres sammenheng med bærekraft begrepet. Det finnes både likheter og forskjeller mellom begrepene *carrying capacity* og bærekraft. Et sentralt spørsmål som er felles for begge begrepene er ideen om reiselivets påvirkning på det fysiske og sosiale miljøet, samt begrensning av turisme som skal følge til hensiktsmessig og akseptabelt turistaktivitet både med tanke på miljø, økonomi og sosiokulturelle elementer på destinasjoner. De tre perspektivene på bærekraft som Saarinen drøfter er *Resource-Based Tradition*, *Activity-Based Tradition* og *Community-Based Tradition* (Jarkko Saarinen, 2006).

Den ressursbaserte tradisjonen handler om å finne en grense på antall besøkende som ikke kan overstiges uten at det fører til negative konsekvenser for en destinasjon. Dette perspektivet har fokus på at det er reiselivsnæringen og turister som må endre atferd, ikke det fysiske miljøet i det aktuelle området som skal endres eller tilrettelegges for de besøkende.

⁸ "Carrying capacity has been generally defined as the maximum number of people who can use a site without any unacceptable alteration in the physical environment and without any unacceptable decline in the quality of the experience gained by tourists." (Jarkko Saarinen, 2006)

Hovedtanken bak denne tradisjonen er å beskytte de opprinnelige ressursene, forholdene, naturen og den lokale kulturen i et område mot endringer forårsaket av turisme. Den aktivitetsbaserte tradisjonen presenterer turisme som en dynamisk aktivitet i stadig endring, og er mer nærings- og økonomiorientert enn den ressursbaserte tradisjonen. Denne tradisjonen er basert på ideen at næringsrettede løsninger, tilpasninger i turismeprodukter og utvikling av fasiliteter og infrastruktur kan endre destinasjonens bæreevne, og turisme kan derfor bidra til bærekraftig utvikling av en destinasjon (Jarkko Saarinen, 2006).

Den samfunnsbaserte tradisjonen utfordrer de første to perspektivene, og omtaler forholdet mellom dem som problematiske. I den samfunnsbaserte tradisjonen står deltakelse og samhandling mellom lokalbefolkningen og reiselivsaktører i en sentral posisjon, samtidig som at denne tilnærmingen fokuserer på å fremme livskvalitet og å erkjenne behovene til lokalsamfunnene samt beskyttelse av ressurser. Bærekraft kan ifølge denne tradisjonen bli oppnådd gjennom en forhandlingsprosess med intensjon på å utnytte de fordelene som lokalbefolkningen får som følge av turismeaktivitet (Jarkko Saarinen, 2006). Hver av disse tre tradisjonene innebærer noen elementer av det som i 2021 kalles for et bærekraftig reiseliv. Den samfunnsbaserte tradisjonen med sitt fokus på at turisme kan bidra til en bedre sosial, økonomisk og miljømessig fremtid ved å prioritere lokalbefolkningens behov, står veldig nært til dagens oppfatning av bærekraft i reiselivet som vi kan se ved norske destinasjoner.

I forhold til begrepet *carrying capacity*, dvs. bæreevne til en destinasjon, finner vi et ytterligere begrep som henger sammen både den sosiokulturelle og den miljømessige dimensjonen av bærekraftbegrepet – *overturisme*. Overturisme har ofte blitt definert som mangel på kapasitet med fokus på bæreevne til en destinasjon og grenser for vekst (Serena Volo, 2020).

UNWTO definerer overturisme på følgende måte: «*The impact of tourism on a destination, or parts thereof, that excessively influences perceived quality of life of citizens and/or quality of visitor experiences in a negative way.*» (World Tourism Organization (UNWTO), 2018a)

Antall turister er uten tvil en viktig faktor i definisjonen av overturisme, men det er helt essensielt å inkludere også andre elementer som oppførsel og handlinger utført av besøkende som negativt påvirker livskvaliteten til de lokale samt ødelegger opplevelsen til andre turister. Ubalansen og konkurranse mellom turister og innbyggere som må dele de samme ressursene er

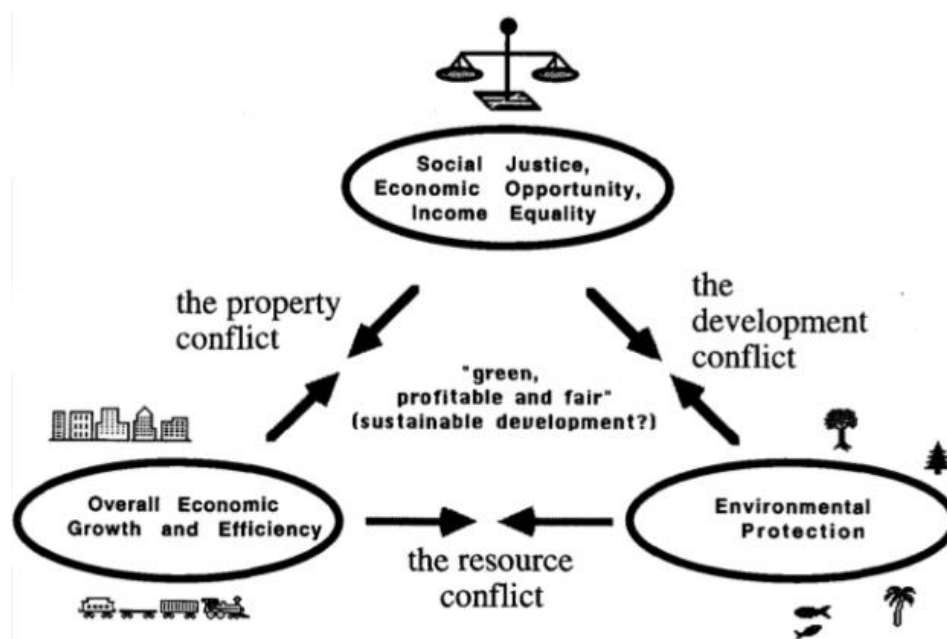
en stor utfordring i destinasjoner som opplever overturisme. Dette problematiske forholdet ble drøftet allerede i 1974 av Butler, men er i enda større grad relevant nå. Store cruiseskip og mangfold blant alle mulige transportformer som de reisende kan bruke til å nå en destinasjon gjør det mye vanskeligere å kontrollere og innføre tiltak og begrensninger på turiststrømmer som kommer til de populære reisemålene (Serena Volo, 2020).

I forhold til den miljømessige delen av bærekraftbegrepet og begrensning av de negative effektene som reiselivet måtte ha på natur og miljø, finnes det behov for en effektiv *besøksforvaltning*. Naturbaserte opplevelser og den norske naturen skaper et grunnlag for store deler av det norske reiselivet, og er i en eller annen grad interessant for reiselivet som attraksjon og arena for opplevelser. Det er derfor avgjørende å finne en balanse mellom verdiskaping i reiselivet og bevaring av naturverdiene gjennom godt samarbeid og effektiv oppgavefordeling mellom forvaltningsmyndighetene og næringen. Besøksforvaltning dreier seg om å finne denne balansen, og om «å legge til rette for og styre bruken av et verneområde slik at opplevelsen for de besøkende og den lokale verdiskapingen blir størst mulig, forståelsen for vernet økes og verneverdiene ivaretas.» (Miljødirektoratet, 2015)

2.4 Samarbeid som et verktøy mot bærekraftig utvikling

For å skape bærekraftig utvikling, dvs. finne den krevende balansen mellom de tre bærekraftsområdene, er det nødvendig med et tett samarbeid blant alle interessenter i reiselivet – reiselivsnæringen, politikere, lokalbefolkningen og turister. Det kreves samhandling og forhandlinger mellom partene som ikke nødvendigvis har de samme prioriteringene når det gjelder utvikling av en destinasjon.

Scott Campbell i 1996 i sin artikkel som handler om grønne byer og byplanlegging i forhold til bærekraftig utvikling har identifisert det problematiske avhengighetsforholdet mellom alle interessenter på vei mot bærekraftig utvikling. Campbell har identifisert en trekant av motstridende mål mellom økonomisk vekst, miljøvern og sosial rettferdighet (Scott Campbell, 1996). Selv om trekanten presentert i Figur 3 ikke var direkte knyttet til reiselivet, kan den brukes og tilpasses de forholdene, utfordringene og forhandlingene som bærekraftig utvikling i reiselivet står foran.



Figur 3 - Trekanten av motstridende mål og konflikter i byplanlegging (Scott Campbell, 1996)

De tre forskjellige punktene i trekanten representerer motsatte interesser som fører til grunnleggende konflikter mellom økonomisk vekst, bevaring av miljø og rettferdigheten i samfunnet. Selv om diverse interessenter sitter med sine synspunkter og prioriteringer, ingen av disse gruppene kan eksistere alene. Alle tre aksler er i gjensidig avhengighet, ikke kun basert på motstand, men først og fremst på et nødvendig samarbeid mellom alle aktørene. Midten av denne trekanten representerer bærekraftig utvikling, dvs. den situasjonen når balansen mellom de tre forskjellige målene er nådd. Å omorganisere samfunnet og nå midten av denne trekanten er tvert imot ikke så lett som i teorien (Scott Campbell, 1996).

Selv om Campbell sin trekant ikke var direkte knyttet til reiselivet, er det mye som den har til felles med dagens oppfatning av det kompliserte forholdet mellom alle interessenter på

vei mot en bærekraftig utvikling av reiselivet hvor alle parter med motstridende interesser er nødt til å samarbeide for at de felles målene skal bli nådd.

Det finnes fire grunnleggende grupper av interessenter i reiselivet – myndigheter, reiselivsaktører, turister og lokalbefolkningen. Implementering av alle ideer som står bak begrepet bærekraftig utvikling er helt avhengig av at alle interessenter i et reisemål er involvert. Interessent-konseptet⁹ i reiselivssammenheng er basert på en effektiv destinasjonsledelse og koordinering av de forskjellige behovene til alle interessenter innenfor en destinasjon for å danne kvalitetsprodukter, oppnå langsiktig konkurransevne på markedet, samt initiere bærekraftig utvikling på en destinasjon. Utfordringen er forvaltningen av det store antallet interessenter som er involvert i turistsystemet med forskjellige mål og perspektiver på utviklingen av reisemålet. Utilstrekkelig og ineffektiv kommunikasjon mellom interessenter på en destinasjon skaper et alvorlig problem på vei mot en bærekraftig utvikling. Konsekvens av den dårlige kommunikasjonen genererer enda flere problemer både mellom lokale myndigheter og andre interessenter og mellom selve næringsaktører. Samarbeid og kommunikasjon mellom alle parter utgjør derfor en grunnleggende forutsetning for en bærekraftig utvikling av en destinasjon (Razovic Mili Miocic Bozena Krce, Klarin Tomislav, 2016).

Med dette helt essensielle behovet for samarbeid mellom interessenter i reiselivet kommer jeg til et nytt begrep som har vært hyppig diskutert i den akademiske verden i sammenheng med bærekraftig utvikling – *governance*. Dette begrepet som kan bli oversatt til norsk som styring eller samstyring, refererer til forholdet mellom interessenter og hvordan de samhandler med hverandre. Utbredelse av god samstyring er en nødvendig forutsetning for bærekraftig utvikling av turisme. Viktige prinsipper for *governance* er respekt for lokalsamfunn som ofte blir marginalisert i reiselivsforvaltningen. Samstyring konseptet prøver tvert imot å inkludere de lokale for å bli legitime partnere i turismeplanlegging, og legger vekt på samhandling mellom alle aktørene involvert i reiselivet (Robin Nunkoo, 2017). Også andre akademikere understreker hvor avgjørende holdningene til turisme er blant innbyggerne på destinasjonene. Støtte av de lokale er viktig for å opprettholde reiselivsprodukter i tillegg til bevaring av lokalsamfunn som er den kulturelle essensen til alle reisemål. Det må fremheves at nøkkelen til å utvikle et bærekraftig reiseliv er å ta med meninger av alle interessenter som er involvert i reiselivet på en destinasjon, myndighetene som utvider fordeler og begrenser

⁹ Stakeholder concept (Razovic Mili Miocic Bozena Krce, Klarin Tomislav, 2016)

ulemper som er forårsaket av turisme og lokalbefolkningen som støtter reiselivsaktivitet i sitt eget boområde (José María Martín Martín et al., 2018).

Samhandling mellom alle interessenter er kompleks og dynamisk, og en effektiv destinasjonsledelse kombinert med samarbeidsplanlegging og interessenters involvering og samspill uavhengig av deres maktnivå, er et nødvendig krav for videreutvikling av arbeidet med bærekraft. Et viktig premiss for vellykket samstyring er tilstedeværelse av tillit og sosial kapital¹⁰ mellom alle interessenter. Tillit og sosial kapital i samfunnet fremmer samarbeid, enighet rundt ledelsesmål, gjør sosial interaksjon lettere, og indirekte støtter bærekraftig utvikling ved å legge til rette for et godt samarbeid mellom aktører, ved å forsterke tilfredshet og engasjement til alle interessenter både i offentlig og privat sektor, samt øker myndighetens legitimitet. Når tillit og sosial kapital ikke er til stede, finnes det fare for sosial konflikt, ineffektivt samarbeid og uorden i samfunnet (Robin Nunkoo, 2017).

2.5 Bærekraftig reiseliv i Norge

Bærekraftig reiseliv har vært et mål for reiselivsutvikling i Norge siden 2007 med å bli inkludert i to offentlige strategier for utvikling av reiselivet i landet. Innovasjon Norge har jobbet aktivt med bærekraft i reiselivet i flere omfattende prosjekter siden 2008. En av de første prosjektene handlet om å utvikle 10 prinsipper for et bærekraftig reiseliv. Disse 10 prinsippene

10 prinsipper for bærekraftig reiseliv



Figur 4 - 10 prinsipper for bærekraftig reiseliv (Destination Lofoten, 2018)

¹⁰ “Social capital is an all-encompassing concept for the norms and social network that facilitate co-operation between individuals and among groups of individuals. It is embedded in social relationships involving feelings of gratitude, respect, and mutual understanding that facilitate collaboration and cooperation to achieve mutually desired development outcomes.” (Robin Nunkoo, 2017)

utgjør et grunnlag for dagens arbeid med bærekraftig reiseliv og turismestrategi i Norge (Carlo Aall, 2014). Disse 10 prinsippene presentert i Figur 4 er basert på de tre bærekraftsområdene fordelt til tre hovedkategorier: bevaring av natur, kultur og miljø, styrking av sosiale verdier og økonomisk levedyktighet.

Innovasjon Norge har utviklet en egen merkeordning *Merket for bærekraftig reisemål* som et verktøy for å systematisere og gjøre det lettere å operasjonalisere arbeidet med bærekraft i destinasjonene som ønsker å jobbe langsiktig og strategisk med bærekraft. Norske reisemål som ønsker å få dette merket, må sette bærekraft som et grunnleggende perspektiv i arbeidet sitt, og balansere næringsmessige interesser mot innbyggernes interesser. Reisemålet må først kartlegge nåværende situasjon, for å videre måle og følge med egen utvikling av tiltak som må ha klart fokus på bevaring av natur, kultur, miljø, styrking av sosiale verdier og økonomisk levedyktighet. I kommuner som satser på reiselivet, er kommunen en meget viktig aktør som burde sette bærekraftperspektivet som et overordnet hensyn i all offentlig planlegging (Innovasjon Norge, 2018).

Arbeidet med bærekraftig utvikling av reiselivet i Norge må betraktes i et langsiktig perspektiv. Mange tilreisende kommer til Norge for å oppleve den urørte unike naturen, fjorder, fjell, nordlys eller midnattssol kombinert med lokalmat, kultur og stor variasjon i overnattingsmuligheter. Enkelte destinasjoner og attraksjoner var ikke forberedt på å oppleve en kraftig vekst i antall besøkende som har forårsaket slitasje på naturen, forsøpling, underdimensjonert infrastruktur og trengsel (NHO Reiseliv, 2017). Det er nødvendig å ta grep og holde reiselivet i Norge under kontroll for å ikke ødelegge den norske naturen for fremtidige generasjoner. Reiselivsnæringen fungerer som en nettverksøkonomi der alle aktører er avhengig av mange ressurser for å kunne levere sine produkter. Det norske reiselivet må forholde seg til 11 departementer, og manglende reiselivsminister og reiselivsdirektorat svekker forutsetningene til å lykkes med bærekraftig utvikling av reiselivet på både nasjonalt og lokalt nivå. Beslutningstakere må få dypere forståelse av reiselivsnæringen, og det er nødvendig å involvere reiselivet i kommunale planer og strategier for å styrke kompetansen og den lokale destinasjonsledelsen (Ann-Jorid Pedersen, 2020).

Veikart fra reiselivsnæringen i Norge drøfter hvilken situasjon reiselivet i Norge sikter frem mot 2030 og 2050. Den fremtidige visjonen er at det norske reiselivet skal markedsføres som både natur- og kulturdestinasjon, rette seg inn mot utvalgte målgrupper som kommer til å nyte lengre opphold her i landet med høy avkastning og lav miljøpåvirkning. Transporten til og

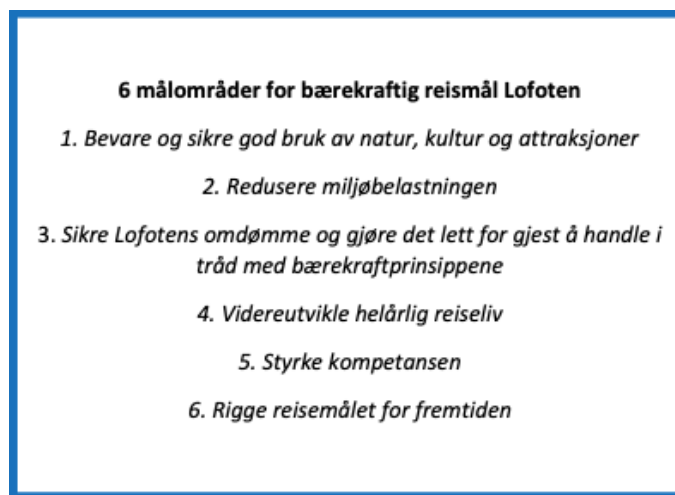
fra destinasjonen kommer til å skje mest mulig miljøvennlig, og overnattings- og spisesteder skal servere lokalmat ved bruk av moderne teknologier samt ha et lavt energiforbruk basert på fornybare energikilder. For å kunne tilby unike opplevelser med høy verdiskaping og minst mulig negativ effekt på miljøet, er det helt essensielt med tett samspill og samarbeid mellom reiselivsnæringen og myndighetene på vei mot et bærekraftig reiseliv (NHO Reiseliv, 2017).

Men hvordan skal teorien bak bærekraftbegrepene overføres til konkrete tiltak og handlinger i destinasjoner? Denne problematikken ble diskutert i akademisk litteratur først og fremst med tanke på at det er unødvendig mange indikatorer å jobbe med, som resulterer i svært mange alternativer å fokusere på, og som igjen kan føre til ineffektive beslutninger og handlinger. For å få til et vellykket arbeid med implementering av bærekraft er det behov for mindre sett av spesifikke indikatorer som kan enkelt tas i bruk. Økonomiske og miljømessige indikatorer blir generelt lettere å måle og operasjonalisere enn de sosiokulturelle som krever større engasjement av hele samfunnet og næringen (Bob McKercher Elizabeth Agyeiwaah, Wantanee Suntikul, 2017).

Innovasjon Norge har i sitt arbeid med ordningen *Merket for bærekraftig reisemål* laget et veiledningsdokument *Standard for bærekraftig reisemål* som består av 42 kriterier og 104 indikatorer som presenterer konkrete målbare tiltak og handlinger som skal følges opp av destinasjonsselskapene som jobber med dette prosjektet. Alle disse kriteriene er i utgangspunktet basert på FNs bærekraftsmål (Figur 1), og er fordelt i 10 grupper som er bygget på de 10 prinsippene for bærekraftig reiseliv (Figur 4) og i tillegg innebærer to andre sett med kriterier og indikatorer som handler om forankring og implementering av bærekraftig reiseliv på både politisk- og reisemålnivå (Innovasjon Norge, 2017).

2.6 Bærekraftig reiseliv i Lofoten og Moskenes kommune

Handlingsplan for bærekraftig reiseliv i Lofoten i regi av Destination Lofoten ble vedtatt i mars 2018 i kommunestyremøtene til fem kommuner i Lofoten, Moskenes kommune inkludert. Handlingsplanen har et langsiktig perspektiv, og tar utgangspunktet i Innovasjon Norge sin *Standard for bærekraftig reiseliv*. I tillegg til målet om å bli merket som et *Bærekraftig reiseliv*, sikter denne omfattende planen mot å involvere og danne et grunnlag for et helhetlig og koordinert arbeid med bærekraftig reiseliv i Lofoten basert på de 10 prinsippene for bærekraftig reiseliv. Handlingsplanen er fordelt til seks målområder som er presentert i Figur 5. Alle områdene innebærer tilsvarende delmål og tiltak (Destination Lofoten, 2018).



Figur 5 - 6 målområder for bærekraftig reiseliv Lofoten (Destination Lofoten, 2018)

Lofoten ble offisielt godkjent av merkeordningen *Bærekraftig reiseliv* i oktober 2020. Hele samfunnet ble involvert i dette arbeidet med å kartlegge den nåværende situasjonen. Det ble foretatt bedriftsundersøkelser, innbyggerundersøkelser og gjesteundersøkelser for å få synspunkter fra alle interessenter i reiselivet. Det å bli merket er bare det første steget med utviklingen av bærekraftig reiseliv i Lofoten. Hele regionen må fortsette å jobbe systematisk fremover med å ta vare på natur, kultur og lokalsamfunnet samtidig som at reiselivet skal være økonomisk bærekraftig. Bærekraft blir etter hvert implementert i alle planer og strategier, og arbeidet med merkeordninger resulterer, med stor hjelp av Lofotrådet¹¹, i den nødvendige

¹¹ Lofotrådet er et regionråd for de seks kommunene i Lofoten, Røst, Værøy, Moskenes, Flakstad, Vestvågøy og Vågan, og består av ordførerne i de 6 kommunene. Rådet arbeider med felles utfordringer på vegne av hele regionen, og formålet er å tilrettelegge for utviklingsarbeid som direkte og indirekte kan bidra til utvikling av næringslivet og offentlige service i regionen (Lofotrådet, 2021a).

politiske forankringen av bærekraft på tvers av alle kommuner i Lofoten (Visit Norway Innsikt, 2020).

Destinasjonsutvikling i Norge er basert på blandingsøkonomi, dvs. at den avhenger av politiske prosesser der diverse aktører diskuterer økonomisk aktivitet på lokalt nivå. Uenighet blant interessenter om videreutvikling av bærekraftig turisme er dessverre til stede. Aktører har ofte motstridende interesser og verdier, og først og fremst i naturbaserte destinasjoner preget av sesongbasert turisme som Lofoten, står kriterier for naturens bæreevne sentralt i arbeidet med bærekraftig utvikling. I en undersøkelse blant diverse reiselivsinteressenter i Lofoten ble det oppdaget at det finnes tre konkurrerende regimer av bærekraftig turisme i regionen. Disse tre er et *profesjonelt markedsregime* som er basert på tanken at næringen må profesjonaliseres og markedet utvikles, et *velferdsregime* som legger vekt på at turismen må forbedre samfunnet og beboernes velferd, og et *aktivistregime* som har respekt for naturen som hovedprioritet (Frank Lindberg, 2020). Å finne en balanse mellom disse tre regimene og de tre bærekraftsområdene gjennom en effektiv dialog og samarbeid mellom alle interessenter i reiselivet i Lofoten, burde være hovedmålet med utvikling av et bærekraftig reiseliv i regionen i løpet av de nærmeste årene.

Det finnes to overordnede strategidokumenter i tillegg til *Handlingsplan for bærekraftig reisemålsutvikling i Lofoten* som setter en ramme for arbeidet med bærekraftig utvikling av reiselivet i regionen. Den første er *Strategi for reiseliv- og opplevelsesnæringer i Nordland 2017-2021* og den andre er *Strategiplan - Lofoten som reisemål 2017-2022*. Det førstnevnte dokumentet understreker det som ble diskutert mye i akademisk litteratur at utvikling av reiselivsnæringen krever samarbeid og mer helhetlig og koordinert innsats mellom ulike private og offentlige aktører. Bærekraftbegrepet og fokus på lokal verdiskaping gjennom økonomisk levedyktige destinasjoner som styrker livskvalitet til lokalbefolkningen samt bevaring av natur, kultur og miljø danner et grunnlag for hele strategien. Lofoten kommer som et eksempel på et åpenbart turiststed i Nordland. Det fremheves behov og viktighet av tilgjengelige fellesgoder¹², dvs. goder som er til nytte for både besøkende, fastboende og reiselivsnæringen. Manglende

¹² Fellesgoder – dette kan være f.eks. løyper, merkede stier, skilting, uteplasser, toaletter, nasjonale turistveger, turistinformasjon, tilrettelagte parkeringsplasser, søppelhåndtering etc. (Nordland Fylkeskommune, 2017)

løsninger for finansiering av fellesgoder er mest tydelig i områder med høye besøkstall i forhold til antall fastboende. Lofoten (Moskenes kommune er intet unntak) er et godt eksempel på en destinasjon med manglende system og underdimensjonert økonomi i kommunene som ikke er tilpasset til å kunne finansiere de nødvendige fellesgodene samt tilrettelegge for det store antallet tilreisende. Dette skaper utfordringer med bærekraftig utvikling i reisemålene. Målet er å finne løsninger som gjør at besøkende bidrar også til finansiering av de nødvendige fellesgodene (Nordland Fylkeskommune, 2017).

I *Strategiplan – Lofoten som reisemål 2017 – 2022* legges det vekt på at turismen ikke skal være en belastning, men en berikelse for innbyggere, og derfor er det viktig å se på nåværende vekst som en mulighet til å kunne velge de riktige gjestene som regionen ønsker å ha i fremtiden. Fokus på lokalmat, den lokale kulturen i form av blant annet det årlige *Lofotfisket* samt målrettet arbeid mot å markedsføre Lofoten som et reisemål for å oppleve nordlyset kan bidra til mer stabil vinterturisme i regionen. På den andre siden krever helårlig turisme fremdrift i tilrettelegging av veier, kollektivtransporttilbud, og øvrig infrastruktur, samt kanalisering av turistferdsel inn på tilrettelagte stier, og sist men ikke minst, en strategi for finansiering av alle fellesgoder der for eksempel turistskatt kommer opp som et mulig tiltak. I strategien fremheves det også den viktige rollen til kommunene som bindeledd og tilrettelegger for videre utvikling av reiselivsnæringen med fokus på helårlige arbeidsplasser og integrasjon mellom fiskeri, landbruk, reiseliv og kultur (Lofotrådet, 2017).

Den mest aktuelle strategiske planen for utvikling av regionen er *ETT LOFOTEN - Strategisk plan for Lofotrådet 2019 – 2031* som er signert av ordførere til alle seks kommunene i Lofoten. Hele planen er basert på FNs bærekraftsmålene, og hvert eneste delmål i dette dokumentet er koblet til en av de 17 målene. Reiselivet er presentert i denne strategien som en stor bidragsyter til verdiskapingen i Lofoten, både sosialt og økonomisk med hovedutfordringene knyttet til bruk og ferdsel i natur og slitasje på det sosiale miljøet for lokalbefolkningen. Utviklingen og verdiskaping gjennom bærekraftig bruk og god felles besøksforvaltning, er en av målene i denne strategien som kan direkte kobles til reiselivet (Lofotrådet, 2019). Reiselivet kan indirekte kobles til flere av de strategiske delmålene i dette dokumentet som f.eks. fokus på fornybare energikilder, samarbeid mellom offentlig og privat sektor på tvers av kommuner, god og tilgjengelig informasjon eller fokus på utbygging av effektive transportløsninger.

I tillegg til de strategiske dokumentene ble det i 2020 etablert et nytt samarbeidsprosjekt *Lofoten 2030: De Grønne Øyene* som sikter mot et systematisk arbeid med bærekraftig utvikling av regionen på tvers av alle seks kommunene i Lofoten med hovedfokus på omstilling til lavutslippssamfunnet. Denne tiårige strategien skal legge til rette for at Lofoten når målet om å bli et lavutslippssamfunn innen 2030. I tillegg legger denne strategien vekt på en bærekraftig vekst for kommunene i Lofoten med fokus på utfordringer knyttet til vekst i reiselivet, slitasje i naturen, negativ befolkningsvekst i øyriket eller større behov for helårlege arbeidsplasser. Visjonen til dette prosjektet er basert på at «*Lofoten drives på fornybar energi, det er attraktivt å bo her og vi har et bærekraftig og livskraftig næringsliv. Vi vil bidra til å nå FNs klimamål.*» (Lofotrådet, 2021b) Formålet med prosjektet er å sikre at Lofoten blir et fornybart samfunn, og et grønt attraktivt reisemål. Lofotrådet har satt seg et mål om at Lofoten i 2030 blir en bærekraftig reiselivsdestinasjon, og et nasjonalt utstillingsvindu for bærekraftig turisme, samtidig som det må sørges for at Lofoten blir et attraktivt sted å bo. Forprosjektet ble avsluttet i desember 2020, og hovedstrategien for *Lofoten 2030: De Grønne Øyene* er planlagt til å bli presentert i løpet av 2021 (Lofotrådet, 2021b).

Moskenes kommune står i en krevende økonomisk situasjon spesielt grunnet ekstreme kostnader innenfor ressurskrevende tjenester. Vanskelig økonomisk situasjon er derfor ikke det beste utgangspunktet for finansiering av fellesgoder og nødvendig infrastruktur. Turistaktivitet i Moskenes kommune skaper kapasitet- og kostnadsutfordringer, men gir samtidig flere muligheter for økt inntjening til kommunekassa. Den *økonomi/forpliktende planen 2020 – 2023/24* regner med økte inntekter fra reiselivsaktivitet takket være planlagt økt cruiseaktivitet av Hurtigruten på Reine havn, inntekter fra parkering, bruk av offentlige toaletter etc., men økt inntjening vil også medføre økte kostnader i form av skilting, bemanning og diverse driftskostnader (Moskenes kommune, 2019).

Planarbeidet i Moskenes kommune tar utgangspunktet i regjeringen sine *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023*. Dette dokumentet er basert på FNs bærekraftsmål, og har som mål å fremme bærekraftig utvikling i hele landet som skal følges opp i kommunenes arbeid med planstrategier og planer. Det fremheves at fylkeskommuner og kommuner er nøkkelaktører i arbeidet med bærekraftig utvikling og realisering av bærekraftsmålene i Norge. Derfor forutsettes det i tillegg at bærekraftsmålene utgjør en del av grunnlaget for samfunns- og arealplanleggingen. Det finnes fire utfordringer som er drøftet både i regjeringen sine forventninger og *Planstrategien 2020-2024* til Moskenes

kommune. De fire utfordringene er følgende: «å skape et bærekraftig velferdssamfunn, å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og en forsvarlig ressursforvaltning, å skape et sosialt bærekraftig samfunn og å skape et trygt samfunn for alle.» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019)

Moskenes kommune presenterer både i sin *Planstrategi 2020-2024* og i sin *Planprogram for kommuneplanen Samfunns- og arealdel 2020-2030* de 17 av FNs bærekraftsmål, og beskriver hvordan de vil imøtekomme de nasjonale forventningene når det gjelder de 3 bærekraftsområdene: **Økologisk bærekraft** skal skje gjennom å bidra til et klimavennlig samfunn og forsvarlig ressursforvaltning samt ivaretagelse og utvikling av «grønne» løsninger, og gjennom ROS¹³ og beredskap. **Sosial bærekraft** i Moskenes kommune medfører å ha gode sosiale arenaer og møteplasser for alle, fremme inkludering, likestilling og tilhørighet samt sørge for trygge og gode oppvekstmiljøer. **Økonomisk bærekraft** skal bidra til et godt næringsliv med gode rammevilkår for bosetting og drift, i tillegg til et forutsigbart arbeidsmarked og samarbeid med andre kommuner i regionen. Arbeidet med besøksforvaltningsplanen i kommunen er pågående, og blir innarbeidet i samfunnsdelen av en ny kommuneplan (Moskenes kommune, 2020).

Moskenes kommune mangler en helhetlig reiselivsstrategi, og i de nåværende kommunale dokumentene finnes det ikke omfattende strategiske planer som gjelder reiselivsnæringen. Alle relevante reiselivsplaner og strategier som Moskenes kommune har forpliktet seg til å følge, finner vi på interkommunalt nivå. For det meste er *Handlingsplanen for bærekraftig reisemålsutvikling i Lofoten*, *Strategisk plan for Lofotrådet 2019 – 2031*, *Strategiplan - Lofoten som reisemål 2017-2022* og prosjektet *Lofoten 2030: De Grønne Øyene* relevante og forpliktende. Reiselivet blir nevnt i de kommunale planene kun noen få ganger i sammenheng med at det jobbes med besøksforvaltning, i tillegg til at det er behov for tilrettelegging for parkering til de besøkende i kommunen. Økonomiplanen nevner potensielle framtidige muligheter for inntjening som følge av turistaktivitet.

Visjoner og målsettinger i både de interkommunale og kommunale politiske dokumentene er tydelige. Alle dokumenter er basert på FNs bærekraftsmål, og presenterer de 3

¹³ Risiko- og sårbarhetsanalyse.

bærekraftsområdene som et grunnleggende prinsipp for det videre arbeidet. Forholdet mellom de utvalgte dokumentene og den vitenskapelige teorien er derimot utfordrende. Det som mangler i de fleste dokumentene, er en spesifikk operativ forståelse av hvordan disse målene skal nås. Utenom *Handlingsplanen for bærekraftig reisemålsutvikling i Lofoten* mangler det spesifikke planer for hvilke handlinger og konkrete tiltak som må til for å videreutvikle reiselivet på en bærekraftig måte. Kommunen er en svært viktig aktør i reiselivsplanleggingen, og dypere forståelse av reiselivsnæringen blant beslutningstakere og detaljert forankring av reiselivet basert på bærekraftprinsippene i kommunale planer og strategier er en nødvendig forutsetning for videre samfunnsutvikling i Moskenes kommune. Med dette sagt, tar ikke de politiske dokumentene nødvendigvis høyde for de utfordringene drøftet i den vitenskapelige teorien knyttet til bærekraftig utvikling av reiselivet. Dette gjelder særlig samhandling og deltakelse mellom lokalbefolkningen og reiselivsnæringen som Saarinen diskuterer i den samfunnsbaserte tradisjonen av bærekraft, og interessent-konseptet som forutsetter et effektivt samarbeid, koordinering og involvering av alle interessenter i reiselivet for at de satte målene for bærekraftig utvikling i et reisemål kan bli nådd.

3 Metode

Dette kapitlet skal danne det metodiske grunnlaget for oppgaven. Først blir det redegjort for valg av problemstilling, fremgangsmåten for å utvikle et forskningsdesign som egner seg best til formålet med dette prosjektet, metoder som ble brukt i datainnsamlingen og utvalg av respondenter. Videre vil dette kapitlet beskrive de ulike stadiene i datainnsamlingsprosessen, drøfte de etiske spørsmålene knyttet til datainnsamlingen, og presentere de ulike temaene som ble tatt opp i intervjuene med respondentene. Ytterligere vil dette kapitlet diskutere selve transkriberingsprosessen, samt systematisering og kategorisering av data i dataanalyse. Sluttet av dette kapitlet redegjør for gyldighet og pålitelighet av innsamlede data, samt presenterer en diskusjon om dataenes styrker og svakheter.

3.1 Problemstilling

Problemstillingen bestemmer både hvilket undersøkelsesdesign som skal brukes, og hvilken type metode man skal benytte seg av for å samle inn empiriske data. Denne oppgaven jobber med en eksplorerende problemstilling, dvs. en problemstilling der hensikten er å få en dypere forståelse av hva et fenomen består av, samt avdekke ny kunnskap og klarhet om et fenomen. Denne type problemstilling krever en metode som går i dybden, og konsentrerer seg om noen få undersøkelsesenheter (Dag Ingvar Jacobsen, 2018).

Problemstillingen i denne oppgaven er følgende: **Hvordan forstår beslutningstakere og næringsaktører bærekraftbegrepene og hva betyr disse forståelsene for utvikling av bærekraftig reiseliv i Moskenes kommune?**

Jeg vil forsøke å belyse problemstillingen ved hjelp av følgende forskningsspørsmål:

- 1) Hvordan forstår beslutningstakere og næringsaktører de 3 bærekraftsområdene?
- 2) Prioriterer beslutningstakere og næringsaktører de samme bærekraftsområdene eller finnes det forskjeller? Hva er årsaken og konsekvenser av disse prioriteringene?
- 3) Finnes det forskjeller mellom den teoretiske tilnærmingen til bærekraft i teorien, offentlige planer, dokumenter og strategier, forståelsen av bærekraft blant interessenter og faktiske tiltak, planer og handlinger i kommunen?

- 4) Hva er, basert på bærekraftforståelsen til beslutningstakere og næringsaktører, de nødvendige tiltakene som burde prioriteres i Moskenes kommune for å skape bærekraftig utvikling av reiselivet?

3.2 Undersøkelsesdesign

Denne oppgaven skal benytte seg av et intensivt undersøkelsesopplegg som vil sikte mot å gå i dybden på et fenomen, i dette tilfellet forståelse av bærekraft, for å få en detaljert og grundig forståelse av hvordan virkeligheten i form av bærekraftig reiseliv i Moskenes kommune er oppfattet av interessenter, og hvordan ting henger sammen. Studiene basert på intensive undersøkelsesopplegg har fokus på å studere noen få enheter, men mange forskjellige nyanser. Dette prosjektet kan derfor kalles for en virkelighetsnær studie som tar utgangspunktet i de som blir studert og deres forståelse av bærekraft. Målet med denne undersøkelsen er derfor å danne en mer generell teori om hvordan forståelsen og utvikling av bærekraftig reiseliv i Moskenes kommune ser ut. Som følge av at det kun arbeides med noen få respondenter i et begrenset geografisk område, kan ikke resultatene av denne undersøkelsen brukes til statistisk generalisering til andre steder og kontekster (Dag Ingvar Jacobsen, 2018).

Formålet med denne undersøkelsen er å oppnå en grundig forståelse av hvordan bærekraftforståelsen påvirker arbeidet med bærekraftig utvikling av reiselivet i Moskenes kommune i form av spesifikke tiltak og handlinger. Undersøkelsesdesignet som egner seg best til å belyse problemstillingen er en liten-N-studie. Denne type studier har fokus på et spesifikt fenomen som skal belyses fra ulike perspektiver. Utgangspunktet for små-N-studier er at ulike respondenter har ulike ståsteder, og derfor stor sannsynlighet for å ha ulike oppfatninger av et og samme fenomen. I dette prosjektet er disse to gruppene representanter av offentlige myndigheter i Moskenes kommune og reiselivsaktører. Dette studieopplegget egner seg best når man sikter mot en rik og detaljert beskrivelse av et fenomen ved å variere med respondentene fra ulike kontekster hvor hensikten er å få fram ulike forståelser av bærekraft. Undersøkelsesdesignet er skreddersydd til å fokusere på sammenligninger og kontraster av de ulike perspektivene. Valg av dette undersøkelsesdesignet kommer til å gjenspeile seg i måten respondentene til denne undersøkelsen ble valgt ut (Dag Ingvar Jacobsen, 2018).

3.3 Datainnsamlingsmetoder

I tillegg til valg av undersøkelsesdesign måtte det bestemmes hvilken type data som skal samles inn for å besvare problemstillingen. Det er kvalitative data som egner seg best til

formålet med dette prosjektet. Kvalitative data samles inn i form av ord og meninger som må struktureres, kategoriseres og deretter analyseres for å finne sammenhenger, likheter og forskjeller mellom de ulike dataene. Fordeler med å samle inn kvalitative data er at det er de som intervjues som bestemmer hvilken type informasjon man får inn, samt kan de få fram den individuelle, unike og spesifikke forståelsen av et fenomen i respondentens kontekst. Ulemper med å samle inn kvalitative data er at prosessen er ofte ressurs- og tidskrevende som betyr at man må nøye seg med noen få respondenter som forårsaker problemer med generalisering til andre kontekster og situasjoner. Det finnes en sterk sammenheng mellom intensive undersøkelsesopplegg, som f.eks. små-N-studier og kvalitative metoder for datainnsamling (Dag Ingvar Jacobsen, 2018). Kvalitativ metode egner seg derfor best til å belyse problemstillingen i denne oppgaven der formålet er å få fram oppfatningen av hvordan informantene fortolker og forstår bærekraftbegrepene, og hvordan disse forståelsene kan påvirke den fremtidige utviklingen av reiselivet i Moskenes kommune.

I denne undersøkelsen samles det inn både primære og sekundære data. Primære data kan defineres som data som samles inn direkte fra mennesker, dvs. at disse dataene er samlet for første gang fra den primære kilden for informasjon. Sekundære data samles ikke direkte fra kilder, men baserer seg på informasjon samlet av andre (Dag Ingvar Jacobsen, 2018).

Den første metoden som ble brukt for innsamling av primære data var det åpne individuelle intervjuet. Denne metoden er tidskrevende, men egner seg spesielt godt når man er interessert i hvordan den enkelte fortolker og legger mening i et spesielt fenomen som i denne oppgaven er bærekraft og bærekraftig utvikling av reiselivet. Tre forskjellige intervjuformer ble brukt for å samle inn data i dette prosjektet – ansikt-til-ansikt intervju, intervju over telefon og e-post intervju. Alle disse formene har sine sterke og svake sider. Et personlig intervju der to personer møtes er den beste måten til å etablere tillit og åpenhet som kan bidra til at kommunikasjonen har god dynamikk og flyt, samt at intervjuer har full kontroll over intervjusituasjonen. Svakheten kan være at ikke alle blir villig til å stille opp for slike intervjuer, og det finnes en mulighet for en sterk intervju effekt hvor intervjuer ubevisst påvirker den som intervjues. Intervju over telefon har like sterke sider som ansikt-til-ansikt intervju, lavere kostnader for begge parter, og det kan bli lettere å få tilgang til personer på denne måten. Det kan bli noe vanskeligere å etablere åpenhet og tillit over telefon. E-post intervju skiller seg betydelig fra de to første formene som den eneste asynkrone metoden, som vil si at det kan gå lang tid mellom spørsmål og svar. Sterke sider til et e-post intervju er en enkel tilgang til personer, det tar ikke mye tid, åpner for refleksjon og selve intervju effekten er liten. Enkelte

personer er også mer komfortabel med å stille opp til et e-post intervju enn til et personlig intervju. De svake sidene er at denne formen for intervju er veldig anonym, og derfor svak på å etablere tillitt. Informasjon blir ikke så rik og nyansert og intervjuer har lav kontroll over selve intervjusituasjonen (Dag Ingvar Jacobsen, 2018).

I denne undersøkelsen ble det gjennomført fire åpne individuelle intervjuer, to ansikt-til-ansikt, ett telefon/videointervju og ett intervju via e-post. Formålet med de synkrone intervjuene var å la respondentene reflektere og prate så mye som mulig rundt spørsmålene, la de som intervjues prate ferdig om et bestemt tema, avbryte minst mulig, men samtidig styre intervjuet sånn at ikke noen temaområder kom til å bli utelukket eller glemt.

I tillegg til de åpne individuelle intervjuene ble det samlet inn sekundære data i form av en kvalitativ dokumentanalyse. Sekundære data fra dokumentene er brukt i dataanalysen i tillegg til intervjuene. Dokumentanalysen utgjør sammen med teorien i denne oppgaven et utgangspunkt for å kunne tolke bærekraftforståelsen blant respondentene. Formålet med dokumentanalysen er å kunne sammenligne flere kilder og se på tolkning og vinklinger av ett og samme fenomen (bærekraft og bærekraftig reiseliv) i disse dokumentene. Begge metodene skal utfylle og kontrastere hverandre, som vil si at analysen av dokumentene blir benyttet som et utgangspunkt til å belyse en del av problemstillingen, dvs. om det finnes et samsvar mellom bærekraftbegrepene i offentlige dokumenter og bærekraftforståelsen blant både beslutningstakere og næringsaktører (Dag Ingvar Jacobsen, 2018).

3.4 Utvalg av enheter, datainnsamlingsprosess

Det er utvalg av personer til intervjuer og kilder til dokumentanalysen som vil bestemme hvilken informasjon man får inn til å jobbe med i analysedelen. Utilstrekkelige ressurser til å undersøke alle som man skulle ønske er grunnen til at man må nøye seg med et utvalg av respondenter, dvs. personer med forhold og kjennskap til fenomenet som ønskes undersøkt. Når det gjelder utvalgsriterier for de åpne individuelle intervjuene, ble det utført et utvalg i forhold til hvor mye informasjon de enkelte respondentene kunne bidra med i forhold til belysning av problemstillingen (Dag Ingvar Jacobsen, 2018).

Jeg var interessert i respondenter fra to ulike grupper som kunne bidra med sine synspunkter i forskjellige kontekster. Den første gruppen var representanter av offentlige myndigheter i Moskenes kommune, den andre gruppen var personer som jobbet i reiselivsnæringen i kommunen. I den første gruppen ble det utført et intervju med ordføreren

og kommunedirektøren. Når det gjelder reiselivsaktører ble det gjennomført et intervju med en daglig leder av en overnattingsbedrift og en daglig leder av en overnattings- og aktivitetsbedrift.

De åpne individuelle intervjuene ble gjennomført i starten av april 2021. Alle deltakere ble først kontaktet via e-post med grunnleggende informasjon om prosjektet, samt fikk alle tilsendt et informasjonsskriv (Vedlegg 1 – Informasjonsskriv) som inneholdt opplysninger om hvorfor de ble invitert til å delta, samt hva deltakelse i prosjektet innebar. Alle respondentene ble informert at det var frivillig å delta i denne undersøkelsen, og at de kunne når som helst trekke sitt samtykke tilbake uten å oppgi grunn, og alle personopplysningene ville da bli slettet uten at det skulle medføre noen negative konsekvenser for deltakere. Informasjonsskrivet inkluderte i tillegg informasjon om personvern, samt bekreftelse på at Norsk senter for forskningsdata (NSD) har vurdert at behandling og oppbevaring av personopplysninger i dette prosjektet var i samsvar med personvernregelverket. Respondentene ble i tillegg opplyst om at innsamlede data skulle anonymiseres, og at det ikke skulle brukes spesifikke navn i dette prosjektet. Ved sitt samtykke til deltakelsen i undersøkelsen har deltakere godkjent at arbeidsstillingen deres kunne brukes. Samtykket til deltakelsen ble hentet enten skriftlig via e-post eller med en signatur under informasjonsskrivet ved et personlig intervju. I analysedelen av denne oppgaven skal det refereres til respondentene på følgende måte: kommunedirektøren/rådmannen (2 titler som omhandler samme stilling) og ordføreren i Moskenes kommune blir henvist til med deres arbeidsstillinger, og næringsaktørene blir omtalt som *Næringsaktør 1* og *Næringsaktør 2*.

I alle de personlige intervjuene ble en intervjuguide brukt som hjelpemiddel (Vedlegg 2 – Intervjuguide) med spørsmål inndelt inn i fem grupper – forståelse av begreper, reiselivet i Moskenes, økonomisk bærekraft, sosiokulturell bærekraft og miljømessig bærekraft. Formålet med alle intervjuene var å starte med generelle spørsmål angående respondentenes sine personlige oppfatninger og forståelser av begreper bærekraft og bærekraftig reiseliv etterfulgt av diverse spørsmål som handlet om reiselivet i Moskenes kommune generelt. Alle respondentene ble bedt om å drøfte rundt de aktuelle utfordringene i kommunen, tanker om de nødvendige tiltakene, samt viktighet av samarbeid og kommunikasjon mellom alle reiselivsaktørene. Videre ble intervjuene styrt mot de tre spesifikke bærekraftsområdene for å finne ut deltakernes oppfatning av økonomisk bærekraftig reiseliv, meninger angående turistskatt, og tanker om hva som må til for at reiselivet i Moskenes kommune blir økonomisk bærekraftig. Når det gjelder den sosiokulturelle delen, ble respondentene spurt om å drøfte rundt holdninger i lokalsamfunnet i forhold til turisme, og muligheter for større involvering fra

lokalsamfunnet i forhold til planleggingsarbeid i reiselivet. Spørsmål knyttet til den miljømessige delen av bærekraft hadde fokus på slitasje i naturen, hvilke tilretteleggingstiltak som burde prioriteres og meninger om bruk av offentlig transport. I intervjuet som ble gjennomført via e-post fikk respondenten tilsendt en enklere versjon av intervjuguiden med færre og mer spesifikke spørsmål som har fulgt det samme oppsettet som den fullstendige intervjuguiden.

Når det gjelder utvalg av kilder til dokumentundersøkelsen, fokuserer oppgaven på de mest relevante og troverdige offentlige og institusjonelle kilder som omhandler bærekraft og reiseliv i Lofoten / Moskenes kommune. Vi har analysert de følgende dokumentene: *Handlingsplan for bærekraftig reisemålsutvikling i Lofoten*, *Sluttrapport forprosjekt: Lofoten 2030: De Grønne Øyene*, *Strategiplan Lofoten som reisemål 2017 - 2022*, *ETT Lofoten – Strategisk plan for Lofotråden 2019 – 2031*, *Strategi for reiseliv- og opplevelsesnæringer Nordland 2017 – 2021*, *Planstrategi 2020 – 2024 Moskenes kommune* og *Planprogram for kommuneplan Samfunns- og arealdel 2020 – 2030*.

3.5 Dataanalyse

Etter å ha samlet inn datamateriale fra både de individuelle intervjuene og dokumentene, ble det gjennomført en kvalitativ dataanalyse. E-post intervjuet og tekstene samlet fra dokumentene sto klare til analyse med en gang, mens det ble tatt lydopptak av de tre andre intervjuene som først måtte transkriberes fra lyd til tekst. Etter at renskrivning av disse intervjuene ble gjennomført, var tekstene klare til innholdsanalyse.

Målet med innholdsanalysen var å fordele de innsamlede tekstene i mindre enheter (avsnitt) som omhandlet de samme temaene for å så finne de relevante kategoriene i avsnittene og tilordne disse enhetene til de enkelte kategoriene. Denne forenklingen av kompliserte og detaljerte data kalles for *åpen koding* (Dag Ingvar Jacobsen, 2018). For å lage det første settet med overordnede kategorier har jeg tatt utgangspunktet i intervjuguiden. Det ble dannet seks overordnede tema – *forståelse av begreper*, *reiselivet i Moskenes*, *verktøy mot bærekraftig utvikling*, *økonomisk bærekraft*, *sosiokulturell bærekraft* og *miljømessig bærekraft*. Disse overordnede temaene ble videre delt inn i flere mer presise underkategorier¹⁴. Minste krav for

14

å danne en kategori var at den måtte være relevant for minst to enheter i undersøkelsen. Alle enheter ble deretter fordelt og flyttet til de spesifikke overordnede temaene og underkategoriene for å så kunne analysere meningen i tekstene med likt innhold på tvers av enheter. Hensikten med denne fordelingen var å kunne sammenligne ulike enheters utsagn om ett og samme tema for å så finne sammenhenger, likheter og kontraster mellom de ulike temaene blant respondentene. Jeg var spesielt interessert i om det fantes ulike oppfatninger av de samme temaene blant de to hovedgruppene i denne undersøkelsen, dvs. beslutningstakere og næringsaktører.

3.6 Metodologisk drøfting

Det finnes tre grunnleggende spørsmål når det gjelder kritisk drøfting av datainnsamlingsprosessen. Har man fått tak i det man ønsket å få tak i (intern gyldighet)? Kan man overføre det man har funnet til andre sammenhenger (ekstern gyldighet)? Kan man stole på de dataene man har samlet inn (reliabilitet)? (Dag Ingvar Jacobsen, 2018)

Deltakere i denne undersøkelsen ble valgt i henhold til ønske om å få respondenter som kunne belyse problemstillingen fra flere ulike perspektiver. Alle fire som ble invitert til å delta takket ja, som vil si at jeg har fått tak i de ønskede kildene. Kommunedirektøren og ordføreren er de høyeste administrative og politiske representantene i kommunen, og de utvalgte næringsaktørene som stilte opp har jobbet i reiselivsnæringen i Moskenes kommune i mange år, er aktive nettverksbyggere, engasjerer seg i diverse prosjekter, samt har interesse for

Tema – Forståelse av begreper: underkategorier – bærekraft, bærekraftig reiseliv, økonomisk bærekraft, sosiokulturell bærekraft, miljømessig bærekraft

Tema – Reiselivet i Moskenes: underkategorier – bærekraftig reiseliv i Moskenes, politisk arbeid, koronapandemien, reiselivets viktighet, utfordringer

Tema – Verktøy mot bærekraftig utvikling: underkategorier – De Grønne Øyene, informasjonsformidling, infrastruktur, markedsføring, Merket for bærekraftig reisemål, ønsket turisttype, reiselivskoordinator, reiselivsstrategi, relevante tiltak, samarbeid og kommunikasjon

Tema – Økonomisk bærekraft: underkategorier - befolkningsvekst og skatteinntekter, cruise, turistskatt, helårlig reiseliv, fellesgodefinansiering

Tema – Sosiokulturell bærekraft: underkategorier - holdninger i lokalsamfunnet, involvering av lokalsamfunnet, reiselivets bidrag til lokalsamfunnet, turistenes atferd

Tema – Miljømessig bærekraft: underkategorier - besøksforvaltning, transport og trafikk, offentlig transport, turløyper og stier, Miljøfyrtårn, natur, el-biler

bærekraft og bærekraftig utvikling. Disse respondentene ble derfor vurdert som kilder som kunne bidra med mye nyttig og relevant informasjon når det gjelder belysning av problemstillingen. I mange tilfeller har respondentene tolket de diverse spørsmålene ulikt. Det å ha fått inn flere ulike uavhengige beskrivelser av et fenomen kan sees på som en styrke ved den interne gyldigheten i denne undersøkelsen. En svakhet i datainnsamlingsprosessen var at 1 av intervjuene ble gjennomført via e-post. Informasjon formidlet via dette intervjuet var mindre spontane, mindre nyansert og ikke så rike. I tillegg var det ikke mulig å ha kontroll over selve intervjusituasjonen.

De to intervjuene som ble gjennomført ansikt-til-ansikt var lengst, og jeg har fått mest informasjon ut av disse. De ble gjennomført i en naturlig kontekst for de som ble intervjuet, og det var lettest å etablere tillit, åpenhet og god kommunikasjonsflyt mellom meg og respondentene ved et personlig intervju. Intervjuet gjennom videosamtale hadde en god kommunikasjonsflyt, men hadde en tidsbegrensning som ble satt på forhånd. Dette limiterte potensielle detaljerte nyanser eller beskrivelser, fordi det var nødvendig å sørge for at vi skulle dekke alle temaene fra intervjuguiden i løpet av den tiden som ble satt av til intervjuet. Det kan tenkes at om alle 4 intervjuene ble gjennomført personlig med ubegrenset tid, ville det ha styrket gyldigheten og påliteligheten av hele undersøkelsen.

Den eksterne gyldigheten av denne undersøkelsen kan vurderes som svak. Det intensive undersøkelsesopplegget i denne oppgaven hadde som formål å få en detaljert og grundig forståelse av bærekraftig reiseliv i Moskenes kommune. Dette ved å grundig undersøke noen få enheter, dvs. de fire respondentene i dette prosjektet. Om man hadde valgt andre eller flere respondenter til denne studien med annerledes forståelse, med mindre eller bedre kunnskap om bærekraft, ville det ha mest sannsynlig ført til andre funn. Jeg vil derimot argumentere for at dybden på intervjuene og ulike synspunkter på bærekraftig reiseliv, danner en god og fullstendig beskrivelse av reiselivssituasjonen i Moskenes kommune. I kombinasjon med de utvalgte dokumentene vil min empiri presentere en omfattende beskrivelse av de fleste utfordringene som reiselivet i Moskenes kommune står overfor på vei mot en bærekraftig utvikling. Resultater og funn fra denne undersøkelsen kan ikke med sikkerhet generaliseres til en større populasjon eller til andre steder og kontekster. Det er derimot viktig å presisere at generalisering til en større populasjon ikke var målet med denne undersøkelsen.

4 Empirisk analyse

I dette kapitlet skal jeg presentere resultater av undersøkelsen hvor både dokumentanalyse og kvalitative individuelle intervjuer kommer til å utfylle hverandre. Målet med dette kapitlet er ved hjelp av forskningsspørsmålene belyse problemstillingen: *Hvordan forstår beslutningstakere og næringsaktører bærekraftbegrepene og hva betyr disse forståelsene for utvikling av bærekraftig reiseliv i Moskenes kommune?* Kapitlet er strukturert i fem tematiske underkapitler – bærekraft og bærekraftig reiseliv, reiselivet i Lofoten og Moskenes kommune, økonomisk bærekraft, sosiokulturell bærekraft og miljømessig bærekraft. Hvert underkapittel er splittet i tre deler der det først presenteres sekundære data fra dokumentanalyse etterfulgt av primære data fra intervjuene. Hvert underkapittel er avsluttet med en kort oppsummering av temaet med en diskusjon av funn på tvers av både primære og sekundære data.

4.1 Tema - Bærekraft og bærekraftig reiseliv

Det overordnede temaet for dette kapitlet er bærekraft og bærekraftig reiseliv. Kapitlet drøfter først de generelle definisjonene av bærekraftbegrepene og framstilling av bærekraft og bærekraftig reiseliv i Lofoten i de utvalgte dokumentene. Videre kommer diskusjonen om den teoretiske forståelsen av bærekraft og bærekraftig reiseliv blant de fire respondentene i denne studien for å kunne sammenligne deres oppfatning av bærekraft med de analyserte dokumentene.

4.1.1 Bærekraft og bærekraftig reiseliv – dokumentanalyse

FNs bærekraftsmålene skaper et grunnlag for *Strategisk plan for Lofotrådet 2019 – 2031* der hvert mål i denne strategiske planen vil bidra til å nå ett eller flere av FN's bærekraftsmål. Reiselivet i Lofoten ble definert i denne strategiske planen som en «*stor og økende bidragsyter til verdiskapingen i regionen, både økonomisk og sosialt. Samtidig har det meldt seg utfordringer spesielt knyttet til bruk og ferdsel i natur og slitasje på det sosiale miljøet for lokalbefolkningen.*» (Lofotrådet, 2019) Denne definisjonen tar med seg både goder og utfordringer knyttet til alle tre bærekraftområdene innenfor reiselivet.

Den overordnede strategien for Nordland fylke - *Strategi for reiseliv- og opplevelsesnæringer Nordland 2017 – 2021* har stort fokus på bærekraft. Strategien refererer til UNWTO sin definisjon av bærekraftig turisme, og tilpasser denne videre til lokale forhold i Nordland fylke. «*I Nordland skal reiselivsnæringen utvikles i et bærekraftig perspektiv. Det er*

viktig å finne fram til en balansert og tilrettelagt utvikling som fungerer godt i forhold til andre næringer, slitasje på natur og befolkning. Økonomisk levedyktige og konkurransedyktige reiselivsdestinasjoner og reiselivsbedrifter som gir lokal verdiskapning, er en svært viktig del av bærekraftbegreper som ligger i bunnen for strategien.» (Nordland Fylkeskommune, 2017) I samsvar med den *Strategiske planen for Lofotrådet 2019 – 2031* setter denne strategien fokus på bærekraftig utvikling av reiselivet i alle tre dimensjoner av bærekraft. I tillegg nevner denne strategien at bærekraftig destinasjonsutvikling krever en helhetlig og koordinert innsats som skal sørge for både levedyktige lokalsamfunn og næringsaktører, samtidig som kultur og miljø blir ivaretatt.

Det nye samarbeidsprosjektet *Lofoten 2030: De Grønne Øyene* bygger på den *Strategiske planen for Lofotrådet 2019 – 2031* med hovedfokuset sitt på å nå FNs bærekraftsmål. Dette prosjektet drøfter utfordringer knyttet til slitasje i naturen, vekst i reiselivet, negativ befolkningsvekst eller behovet for helårlege arbeidsplasser. Å finne en balanse mellom den stadige veksten i turisttrafikken samtidig som det må sørges for at Lofoten i 2030 blir et attraktivt sted å bo, er en av de grunnleggende tankene bak dette prosjektet. Målet med *De Grønne Øyene* er at «*Lofoten i 2030 er et fornybart og lavutslippssamfunn, et attraktivt bosted med et bærekraftig og livskraftig næringsliv, en bærekraftig reiselivsdestinasjon, og et nasjonalt utstillingsvindu for bærekraftig turisme i 2030.*» (Lofotrådet, 2021b)

Lofoten har blitt sertifisert med *Merket for bærekraftig reisemål* i oktober 2020 etter flere års arbeid med *Handlingsplanen for bærekraftig reisemålsutvikling i Lofoten* i regi av Destination Lofoten. Det videre strategiske arbeidet med bærekraftig utvikling, iverksetting av konkrete tiltak og oppfølging av denne handlingsplanen blir en av forutsetningene for å nå målet til de *De Grønne Øyene* om Lofoten som et utstillingsvindu for bærekraftig turisme i 2030. Bærekraftig reisemålsutvikling forstås ifølge denne handlingsplanen som «*et reiseliv som utvikles på en slik måte, og i en slik skala, at aktiviteten kan opprettholdes over tid uten å skade miljøet den eksisterer innenfor, med tanke på både natur, kultur og lokalsamfunn, og samtidig være lønnsom. For å understreke at bærekraftig utvikling handler om både natur/miljø, samfunn og økonomi, fremstiller man gjerne bærekraft som en treenighet hvor alle tre enhetene berører hverandre, og hvor alle tre beina er like viktig for å beholde likevekten.*» (Destination Lofoten, 2018) Også denne definisjonen legger stor vekt på å skape den viktige balansen mellom de tre bærekraftdimensjonene. I tillegg nevner denne handlingsplanen det viktige kriteriet for å kunne lykkes med bærekraftig reiselivsutvikling i Lofoten – samarbeid mellom alle aktørene. Det finnes en bred skala av aktører fra forskjellige bransjer som må spille på lag

for å kunne utvikle reiselivet i Lofoten videre i årene framover. De mest aktuelle og relevante aktørene som ble nevnt i denne handlingsplanen er destinasjonsselskapet, kommunene i Lofoten, medlemsbedriftene, Nordland Fylkeskommune, Lofoten Friluftsråd, Lofoten Turlag, Lofoten Reiselivsfagskole, Statens vegvesen, Lofoten Avfallsselskap, grunneiere, næringsforeninger, en del aktører innenfor forskning og utviklingsarbeid, samt andre frivillige lag og foreninger (Destination Lofoten, 2018).

4.1.2 Bærekraft og bærekraftig reiseliv – intervjudata

Alle fire informantene i denne studien ble spurt om hva de legger inn i begrepene bærekraft og bærekraftig reiseliv. Rådmann i Moskenes kommune drøfter at *«reiselivet blir bærekraftig dersom det opprettholder det unike ved destinasjonen, gir en økonomisk og miljømessig balanse mellom eiere, ansatte og det lokale samfunnet.»* På samme måte som rådmann, legger også ordføreren vekt på beskyttelse av både naturen og lokalsamfunnet. Ordføreren beskriver et bærekraftig reiseliv som *«et reiseliv som ikke går på bekostning av andre eller naturen, men støtter opp under at vi kan glede oss over vår natur og kultur, at det ikke er en belastning for innbyggere, men at det er en glede at det kommer gjester.»*

Næringsaktører påpeker i sin oppfatning av bærekraft og bærekraftig reiseliv viktighet av alle tre bærekraftsområdene, og legger også vekt på den økonomiske dimensjonen. *Næringsaktør 1* reflekterer rundt bærekraftig reiseliv som følgende: *«Det er viktig at man ikke bruker opp lokale ressurser, og ikke sliter for mye på lokalbefolkningen, og selvfølgelig at man tjener penger på det. Man må ha inntjening for å ha råd til nok ansatte for at det blir bærekraftig. Det er også viktig at våre aktiviteter ikke sliter på naturen og innbyggere.»* *Næringsaktør 2* nevner bevisst at i det siste har det kommet bredere forståelse om bærekraft enn det man hadde før i tiden da bærekraftbegrepet handlet stort sett om bevaring av natur og kultur. *«I dag er det litt bredere forståelse jeg har om bærekraft. Jeg vet at det handler mye mer om det sosiokulturelle området, bevaring av miljø og natur, og også det økonomiske, at det skal være levedyktige bedrifter. Det er like viktig som å bevare naturen. Alle 3 områdene er veldig viktig.»*

4.1.3 Bærekraft og bærekraftig reiseliv – oppsummering

Den teoretiske tilnærmingen til bærekraft i de utvalgte dokumentene setter en ramme for arbeidet med bærekraftig utvikling i Lofoten. Både den overordnede strategien for Nordland Fylke og de regionale strategiske planene setter bærekraftprinsippene som et grunnlag for det

videre arbeidet. Det er viktig å påpeke at ikke alle av de utvalgte dokumentene har reiselivet som første prioritet, og forankring av de forskjellige bærekraftdimensjonene i dokumentene varierer avhengig av hensikten med de aktuelle strategiene og prosjektene. Den generelle forståelsen av bærekraft blant respondentene viser samsvar med disse dokumentene. Alle 4 respondentene oppfatter begrepene bærekraft og bærekraftig reiseliv litt forskjellig, men alle forståelser har mye til felles spesielt når det gjelder bevaring av natur og miljø, bevissthet når det gjelder interesser og behov til lokalsamfunnet, samt viktighet av at reiselivet må bli økonomisk lønnsomt for at det skal være bærekraftig.

4.2 Tema - Reiselivet i Lofoten og Moskenes kommune

Dette underkapitlet kommer til å handle om reiselivet i Lofoten og Moskenes kommune med fokus på bærekraft, samt det politiske arbeidet med reiselivet og bærekraft på både kommunalt og interkommunalt nivå. Det kommer også en gjennomgang over de største utfordringene som reiselivet i Moskenes kommune står overfor på vei mot bærekraftig utvikling. Først blir det presentert visjoner fra den strategiske planen *Lofoten som reisemål 2017 – 2022* fulgt opp av respondentenes meninger angående viktigheten av reiselivsnæringen for kommunen, og tanker rundt den framtidige utviklingen av reiselivet i regionen.

4.2.1 Reiselivet i Lofoten og Moskenes kommune – dokumentanalyse

Det finnes ingen spesifikke kommunale planer eller dokumenter som skaper et grunnlag for et målrettet arbeid med reiselivet i Moskenes kommune. Arbeidet med bærekraftig utvikling av reiselivet i kommunen er derfor basert på interkommunale prosjekter og strategier gjeldende for hele øyriket. *Strategiplan Lofoten som reisemål 2017 – 2022* danner en ramme og presenterer en plan for utvikling av reiselivet i Lofoten i denne perioden. Denne strategien drøfter diverse utfordringer som reiselivsnæringen i øyriket står overfor på vei mot en bærekraftig utvikling. I samsvar med hva respondentene har drøftet i sine tanker rundt et bærekraftig reiseliv, står det i denne strategien at «*turismen skal være til berikelse for befolkningen, og ikke en belastning.*» Utvikling av helårsturisme er ett av de viktige emnene i denne strategien. «*Sesongfisket også kjent som Lofotfisket bør fremholdes i markedsføringen av Lofoten. Lofotfisket er en historie som er stedegen, unik og med sterk lokal forankring. Ved en utvikling av turisme i vintersesong er det viktig at også infrastrukturen langs veinettet opprettholdes. Kommunene spiller en viktig rolle for å utøve politisk press slik at sentrale myndigheter kan tilrettelegge for økt vekst i form av brøyting, helårsåpne toalett og*

tilfredsstillende sanitærforhold gjennom hele året. Kommunene vil spille en aktiv rolle som bindeledd og tilrettelegger for en videre næringsutvikling i reiselivet med fokus på helårs sysselsetting og integrasjon mellom fiskeri, landbruk, reiseliv og kultur.» I forhold til utvikling av infrastruktur og tilrettelegging, oppstår det viktige spørsmålet om finansiering knyttet til både etablering av ny infrastruktur, samt muligheter for helårlig drift og renhold av infrastruktur som allerede er på plass. «Fellesgode / turistskatt blir en stadig mer relevant diskusjon. Lofoten bør ta på seg rollen som en aktiv destinasjon for å adressere disse problemstillingene.» Slitasje i naturen, og tilrettelegging av turløyper og stier er et annet viktig emne drøftet i dette strategiske dokumentet. «Vandring og aktivitet i natur opplever økende popularitet, og det bør tilrettelegges stier der det gjøres fysiske tiltak for å gjøre stien mer robust overfor slitasje. Trafikken bør i størst mulig grad kanaliseres inn på stier som er tilrettelagt. Det bør videre defineres noen prefererte stier som løftes frem i markedsmateriell.» (Lofotrådet, 2017)

4.2.2 Reiselivet i Lofoten og Moskenes kommune – intervjudata

Reiselivet i Moskenes kommune har blitt en stadig viktigere næring og en viktig bidragsyter til verdiskapning i kommunen i løpet av de siste årene. Respondentene i denne studien ble spurt om å drøfte rundt viktigheten av reiselivet for kommunen. Kommunedirektøren sier at *«reiseliv er sammen med fiskeri den viktigste næringsveien i Moskenes. Den skaper blant annet arbeidsplasser, gir flere sosiale arenaer og skatteinntekter.»* Næringsaktørene sier seg enig, og bidrar med flere eksempler på hvorfor reiselivet er en viktig næring for Moskenes kommune. *Næringsaktør 1* mener at *«reiselivet er hundre prosent viktig. Fiskeri er jo kulturen vår, men reiselivet gjør at folk gidder å bo her. For innbyggere er det ekstremt viktig.»* *Næringsaktør 2* utdyper med flere tanker og argumenter i forhold til reiselivets betydning for kommunens innbyggere. *«Jeg kan påstå at reiselivet er like viktig som fiskeri i dag, men det er reiselivet som har bygd samfunnet de siste 20-30 årene. Vi er en distriktskommune, og jeg tenker at her er reiselivet utrolig viktig, står for stor sysselsetting, stor verdiskapning, står for liv og rør. Takket være reiselivet har vi så mange åpne restauranter og butikker, det er veldig mange bransjer som drar godt nytte av reiselivet, og det må man ikke glemme.»*

Reiselivet er en viktig næring i Moskenes kommune, og det er alle kommunens innbyggere som er direkte påvirket av reiselivstrafikken. Respondentene ble derfor spurt om å drøfte rundt de største utfordringene som Moskenes kommune står overfor når det gjelder reiselivet. Rådmannen anser de største utfordringene i å finne *«balansen mellom fiskeri og*

turisme, arealutfordringer og lokal aksept for de endringene reiselivet skaper lokalt, og stor turisttrafikk tett på lokale bo-miljø.» Ordføreren drøfter de samme utfordringene når det gjelder manglende og ikke tilrettelagt plass: «Utfordringen er arealknapphet. For at skal vi ha mange på besøk, krever det plass. De som kommer må ha et sted å bo, et sted å sette en bobil eller et sted å parkere. Med det siste er vi ikke i mål med en god struktur.» Næringsaktørene kommer med flere innspill og nevner flere problematiske områder som angår reiselivsutviklingen i kommunen. Næringsaktør 1 nevner flere utfordringer blant annet: kompetanse, etterutdanning, liten kapasitet til den kommunale administrasjonen, manglende reiselivsdepartement i Norge, og manglende overordnet plan. Næringsaktør 2 kommer med flere innspill knyttet til spesifikke utfordringer som gjelder Moskenes kommune. «Det er reiselivsstrategiplanen som mangler i vår kommune, og ingen reiselivskoordinator eller næringsjef som representerer våre interesser. Også manglende kommunikasjon mellom kommunen og næringa, det er mange beslutninger som ikke baserer seg på dialogen med næringa. For meg er dette de største utfordringene i forhold til hvordan vi kan jobbe målrettet og sammen mot disse målene som er satt som bærekraftig reisemål. Vi må bli flinkere til å ha en god dialog, og ha en strategiplan å forholde oss til.»

Respondentene ble videre spurt om å drøfte om betydning av samarbeid mellom de forskjellige aktørene med tanke på bærekraftig utvikling av reiselivet. Ordføreren mener at samarbeid og det å høre fra hverandre er veldig viktig og nevner blant annet reiselivsgruppe som en del av Vest-Lofoten Næringsforening som har vært veldig nyttig. Rådmannen utdyper på følgende måte: «Samarbeid er alltid positivt, men det er ikke utelukkende kommunen som kan bidra til et godt samarbeid. Det er viktig at de enkelte reiselivsbedrifter integreres så godt det lar seg gjøre med områdes innbyggere og næringsliv. Reell samhandling skaper gjensidig forståelse.» Næringsaktører oppfatter tema av samarbeid og kommunikasjon som et veldig omfattende område, men er på samme måte som beslutningstakere overbevist at et godt samarbeid og god dialog er nøkkelen til å utvikle reiselivet på en bærekraftig måte. Næringsaktør 2 understreker viktigheten av et mellomledd for kommunikasjon mellom næringen og kommunen. «Vi mangler en representant i kommunen som vi kan ha kontakt med som vi kan gå til og fortelle om våre utfordringer.» Næringsaktør 1 ser også muligheter for forbedring i samarbeid mellom reiselivsnæringen og den kommunale ledelsen. «Jeg opplever at det ikke bygges tillit. Hadde kommunikasjon og samarbeid vært bedre, kunne man jobbe mot et felles produkt, men med denne frykten for kommunikasjon og samarbeid sitter vi på et problem. Jeg tror at nøkkelen til alt er dialog og relasjoner, det gode ekteskapet mellom

kommunen, reiselivet og innbyggere. Jeg tenker også om man hadde blitt bedre på kommunikasjon, samarbeid og verdisetting av produkter, så hadde det tiltrukket mer kompetanse og flere arbeidere.»

Deltakere i dette prosjektet ble videre spurt om å drøfte rundt spørsmålet om hvor bærekraftig reiselivet i Moskenes kommune var på nåværende tidspunkt. Ordføreren sitt inntrykk er at *«vi jobber målbevisst for å være bærekraftig, for å hindre konflikter med andre, det jobber vi for å unngå, og vi jobber for å legge til rette med gode løsninger. Jeg oppfatter at vi har fokus her. Vi er ikke i mål, men vi jobber i riktig retning.»* Begge næringsaktørene er enig med ordføreren i at Moskenes kommune har opplevd en betydelig fremgang i løpet av de siste årene når det gjelder bærekraftig utvikling i reiselivet, men de påpeker samtidig at det er fremdeles mye arbeid som gjenstår. *Næringsaktør 1* diskuterer flere perspektiver når det gjelder bærekraftig utvikling av reiselivet i kommunen. *«Jeg føler at vi er på vei. Koronaen har gitt oss kortreiste gjester som jeg tenker er mye mer bærekraftig enn fotavtrykket til hver enkel gjest som kommer med fly eller cruiseskip. Interesse for Miljøfyrtårn sertifiseringen i kommunen har økt, mange er i gang. Vi kunne hatt mer tilrettelagt med transport av gjester, busser, færre biler. Vi skulle jobbe med designet og tjenestene, vi trenger flere tilrettelagte utkikkspunkter. Når det gjelder resirkulering, økologiske såper og sånne ting, her tenker jeg at vi har kommet veldig langt.»* *Næringsaktør 2* nevner også en mulig effekt av koronapandemien på den fremtidige utviklingen av reiselivet i Moskenes kommune. *«Jeg tror at vi har en type wake-up call nå, fordi det har bare gått en vei den siste tiden med utrolig stor vekst. Med koronaen kom det naturlig at vi opplever mindre trafikk, men kanskje er dette et flott utgangspunkt til å starte å tenke på hvem vi ønsker å ha til Lofoten, plukke ut de segmentene som er interessante som vil hjelpe oss å gå i den retninga som er bærekraftig utvikling. Tidligere var det snakk om bærekraft, men det var på en måte ingen konkrete tiltak. Kanskje de siste 2-3 årene før korona på bakgrunn av det som skjer i hele øyriket, hele Nord-Norge og hele landet når det gjelder bærekraftig utvikling. Vi har høstet fra den utviklingen, men ikke satt selv i gang så mange forskjellige tiltak eller satsinger, men jeg kan sikkert kalle oss for et bærekraftig reisemål mye mer enn det jeg kunne ha gjort for 2-3 år siden, jeg ser veldig stor framgang.»*

En veldig positiv hendelse for den fremtidige utviklingen av reiselivet i Lofoten og Moskenes var at Lofoten har fått sitt *Merke for bærekraftig reisemål* i oktober 2020. Respondentene ble spurt om å drøfte rundt denne merkeordningen, og hvordan denne sertifiseringen kunne påvirke det videre arbeidet med bærekraftig reiselivsutvikling i Lofoten. Ordføreren legger vekt på at *«FNs bærekraftsmålene skal ligge i bunnen for det vi jobber med*

i Lofoten. Lofoten må jobbe sammen, og alle kommunene må være med og følge opp dette merket som man ikke får for evig og alltid, det må fornyes og følges opp.» Næringsaktørene er også veldig positive til at Lofoten har fått denne sertifiseringen, spesielt med tanke på framtidig bærekraftig utvikling og strategisk arbeid med reiselivet. *Næringsaktør 1* sier: «*Jeg tror at det er kjempeviktig omdømmebygging. Når vi er bærekraftig så vil vi på sikt få orden på alt, det vil se flott ut her. Jeg tror det er nøkkelen til suksess i reiselivet og i lokalbefolkningen, det å være bærekraftig.»* *Næringsaktør 2* er enig med *Næringsaktør 1* med tanke på betydning av denne merkeordningen. «*Det er noe som handler om forpliktelse, så jeg tror at det har en veldig stor betydning. Når vi vet nøyaktig hva vi skal gjøre, hvilke overordnede mål og delmål vi har, så er vi nødt til å jobbe med det veldig målrettet, vi er nødt til å ha en plan.»*

Når respondentene ble spurt om det politiske arbeidet med reiselivet og bærekraft i kommunen, kom det opp et emne som har blitt nevnt av både rådmann, ordfører og begge næringsaktørene - prosjektet *Lofoten 2030: De Grønne Øyene*. Ordføreren forklarer at med reiseliv og bærekraft «*jobbes det på tvers av kommunene, blant annet når vi får innspill i kommunestyremøtene fra destinasjonsselskapet som Moskenes kommune er medlem i. En av de tingene vi jobber med fokus på miljøperspektivet er Lofoten 2030 – De Grønne Øyene.»* Også kommunedirektøren har nevnt *Lofoten 2030 – De Grønne Øyene* som et eksempel på hvordan det jobbes med reiselivet på kommunalt nivå. *Næringsaktør 2* har kjennskap til dette prosjektet, og sier at «*De Grønne Øyene er noe som har kommet på plass i fjor, og det er jeg kjempeglad for, en sånn visjon for Lofoten 2030 blir et nullutslipp samfunn, Det er både Lofotrådet, næringa og Lofotkraft som har forpliktet seg målrettet med dette, så jeg føler at disse merkene hjelper oss på mange nivåer.»* Med «disse merkene» henviser næringsaktøren tilbake til merkeordningen *Merket for bærekraftig reisemål*.

Moskenes kommune mangler en egen reiselivsstrategi, og begge næringsaktørene har nevnt at en strategisk reiselivsplan kan bidra til et målrettet arbeid med bærekraftig utvikling av reiselivet i kommunen. *Næringsaktør 1* legger vekt på viktighet av å «*rett og slett ha en strategi om hvor vi vil. Det er veldig uorganisert, det mangler planer for alt.»* *Næringsaktør 2* utdyper tankene rundt reiselivsstrategien på følgende måte: «*Jeg savnet spesielt en reiselivsstrategiplan som har vært utdatert i mange år. Vi har ikke en oppdatert plan nå, og jeg synes at det er absolutt på tide spesielt nå når postkorona tiden kommer. Dette må på plass for at det blir forankret at vi må ha et bærekraftig reiseliv, det må være et kriterium at vi er en bærekraftig reiselivskommune. Det er kommunen, næringslivet og lokalbefolkningen som må implementere dette i sine hoder, så dette må være forankret.»*

På den andre siden finnes det utfordringer i den kommunale administrasjonen når det gjelder arbeidet med en ny potensiell reiselivsstrategiplan. Kommunedirektøren er skeptisk til kapasiteten av kommuneadministrasjonen til å utarbeide en reiselivsstrategi i nærmeste fremtid. *«Den administrative kapasiteten i kommunen er svært begrenset, så en særskilt reiselivsstrategi er neppe realistisk. Men det er en samfunnsplan med tilhørende arealplan uten utarbeidelse.»* Ordføreren i samsvar med rådmannen påpeker de samme utfordringene. *«Vi har en liten administrasjon, så vi er ikke så mange som kan jobbe med hver eneste sak. Den reiselivsplanen vi hadde, den er ferdig, så det er en av de tingene som skal inn i planarbeidet. Men vi har valgt å sette fokus på samfunnsplan og arealplan, hvor det også er viktig å fortelle hva vi vil med reiselivet, hvordan vi vil at våre arealer skal benyttes. Disse to planene må på plass først, så en egen reiselivsplan er ikke satt opp i første omgang.»*

Diskusjonen om en manglende reiselivskoordinator følger det samme mønsteret som tanker rundt reiselivsstrategien. *Næringsaktør 2* har en klar mening om at *«vi mangler rett og slett noen som representerer næringens interesser i kommunen, et mellomledd. Nå har det vært i hvert fall 5 år når vi ikke har hatt noen som helst som har jobbet med reiseliv, og jeg syns at det har forårsaket en type vakuum som vi hadde før korona, det var ingen samkjøring.»* *Næringsaktør 1* tenker at *«det er mange enkle ting som må til som ikke har blitt gjort. Jeg tror det er fordi vi ikke har en reiselivskoordinator. Den siste skulle drive turistinformasjon istedenfor å gjøre jobben med f.eks. Reinebringen og andre ting.»* Ordføreren uttrykker seg på en lik måte som næringsaktørene, og blir enig i at det mangler en person i kommuneadministrasjonen som kunne ta seg av denne administrative rollen. *«Da vi hadde en koordinator tilsatt i kommunen, hadde vi jevne evalueringsmøtene, samtalemøtene, og jeg savner litt at ingen har tatt over etter hun gikk av i pensjon. Det er ikke definert hvem i organisasjonen som skal gjøre det. Den stillingen var satt på kant på grunn av økonomien, jeg har fått noen ting på min pult, noen oppgaver er definert til andre.»*

4.2.3 Reiselivet i Lofoten og Moskenes kommune – oppsummering

Det finnes en kontrast mellom hvordan beslutningstakere og næringsaktører oppfatter de største utfordringene i forhold til reiselivet i Moskenes kommune. Mens representanter av offentlige myndigheter har stort fokus på manglende areal, er næringsaktører mer opptatt av manglende planlegging på både nasjonalt og kommunalt nivå. Behovet for bedre dialog og samarbeid mellom kommunen og reiselivsnæringen kom opp som en av de utfordringene oppfattet av næringsaktørene. Det finnes tydelige kontraster når det gjelder problemstillingen

med reiselivsplanen i kommunen. Næringsaktørene viser enighet i at denne strategiske planen mangler, og uttrykker sitt ønske og behov for at den kommer på plass, mens fra det politiske og administrative perspektivet ser vi at kapasiteten til kommuneadministrasjonen ikke er tilstrekkelig, og det er andre planer som må prioriteres først. Manglende reiselivsstrategi henger tett sammen med manglende reiselivskoordinator i kommuneadministrasjonen.

På den andre siden, viser svarene respondentene har oppgitt samsvar med at arbeidet med bærekraftig utvikling av reiselivet i kommunen går i riktig retning. Prosjektet *De Grønne Øyene* og *Merket for bærekraftig reisemål* har bidratt til et mer aktivt arbeid med bærekraft på tvers av kommunegrensene, og kan sees på som et grunnlag det kan videre bygges på. Selv i den vanskelige tiden med koronapandemien kan respondentene se en positiv utvikling på en måte som de muligens ikke ville ha sett om det ikke var for pandemien når det gjelder f.eks. flere kortreiste gjester, større satsing mot utvalgte målgrupper eller større fokus på miljøsertifiseringer.

4.3 Tema - Økonomisk bærekraft

Den krevende økonomiske situasjonen Moskenes kommune står i, og en liten administrasjon med utilstrekkelig kapasitet, kan være en av grunnene til at flere tiltak for videre målrettet arbeid med bærekraftig utvikling av reiselivet i kommunen som reiselivsstrategi eller en reiselivskoordinator ikke er på plass. Dette underkapitlet starter med en kort illustrasjon av økonomisk bærekraft og tiltak som er relevant for å styrke økonomisk bærekraft i de utvalgte dokumentene. Videre kobles disse dokumentene til data fra intervjuer med å se på hvordan respondentene i denne studien oppfatter økonomisk bærekraftig reiseliv for å så presentere konkrete mulige tiltak og handlinger som henger sammen med den økonomiske dimensjonen av bærekraft.

4.3.1 Økonomisk bærekraft – dokumentanalyse

Ifølge Moskenes kommune sin *Planstrategi 2020 – 2024* vil Moskenes kommune imøtekomme økonomisk bærekraft i kommunen med å bidra til godt næringsliv, sørge for gode rammevilkår for bosetting og drift, samt bidra til forutsigbart arbeidsmarked og samarbeid med andre kommuner (Moskenes kommune, 2020). Den *økonomi/forpliktende planen 2020 – 2023/24* for Moskenes kommune regner med økte inntekter fra reiselivsaktivitet takket være blant annet planlagt økt cruiseaktivitet av Hurtigruten på Reine Havn, inntekter fra parkering eller bruk av offentlige toaletter (Moskenes kommune, 2019). *Handlingsplanen i Merket for*

bærekraftig reisemål setter styrking av økonomisk bærekraft via videreutvikling av helårlig reiseliv som en del av de seks hovedmålområdene. «*Dette målområdet handler om å sikre økonomisk bærekraft for bedriftene gjennom fortsatt målrettet produktutvikling og strategisk markedsføring for ønska kundesegmenter i ulike sesonger. Et helårsåpent reiseliv vil også skape en mer stabil arbeidsstokk. Dette gir både flere helårlige arbeidsplasser med økt tilflytting til regionen og økt kompetanse i næringa.*» (Destination Lofoten, 2018)

4.3.2 Økonomisk bærekraft – intervjudata

Dette underkapitlet starter med å se på hvordan respondentene i denne studien oppfatter økonomisk bærekraftig reiseliv. Kommunedirektøren svarer at «*bedriftene må tjene penger, men på en måte som gjør at ikke kommunen sitter igjen med regningen*» på et spørsmål angående hva som må til for å skape en økonomisk lønnsom turisme i Moskenes kommune. Næringsaktørene kommer med flere diverse innspill til den økonomiske delen av bærekraft. *Næringsaktør 1* tenker på prissetting som en av de viktige komponentene til å oppnå et økonomisk bærekraftig reiseliv. «*Jeg tror vi er for billig. Vi trenger større marginer på de tingene vi gjør for å kunne bli bærekraftig. Vi har også ikke så mange som har helårlig arbeid. Jeg tenker at hvis vi klarer å utvikle destinasjonen sånn at vi får helårsarbeidsplasser, da tror jeg først at vi kan snu den økonomiske trenden til kommunen. At vi får innbyggere som betaler skatt. Så jeg tror den nøkkelen til bærekraft er å bli helårlig og lære seg å prissette produktene sine.*» *Næringsaktør 2* tenker på samme måte som *Næringsaktør 1* på helårlig reiseliv som et nødvendig grunnlag for å kunne skape et økonomisk bærekraftig reiseliv i kommunen. «*Det som gjør at bærekraftig reiseliv blir økonomisk levedyktig er først og fremst å satse på helårsturisme. Det blir bedre levedyktighet for restauranter, overnattingssteder og aktivitetsselskap.*»

Hvordan kan reiselivet bidra til å styrke økonomisk bærekraft og hjelpe den sårbare økonomiske situasjonen av den kommunale kassa? Kommunedirektøren bidrar med følgende: «*Kommunens inntekter kommer i hovedsak gjennom skatt. Det enkleste bidraget er at bedriftene bidrar til at de ansatte bosetter seg formelt i kommunen. Kommunens skatteinntekter er basert på antall som er bosatt i kommunen.*» Ordføreren sitt svar legger vekt på hvor viktig er utvikling av det helårlige reiselivet for økonomien. «*Helårlig reiseliv er det som må til for å skape helårlige arbeidsplasser. Helårlige arbeidsplasser øker bosetting, og det øker selvfølgelig også bidrag til kommunen i form av skatteinntekter.*» *Næringsaktør 1* bidrar til dette emnet med like tanker som både rådmannen og ordføreren, men legger til at det også er viktig

med samarbeid. *«Reiselivet kan bidra til å fylle kommunekassa med større inntekter. Hvis vi passer på å prissette oss riktig, hvis vi får lade plassene våre med mer verdi for gjestene, da vil det bli større skatteinntekter. Vi må samarbeide hvis vi skal klare det, vi må ha flere eventer, gruppereiser og familietilbud.»* Næringsaktør 2 påpeker at før koronapandemien kom, har man allerede vært godt på vei mot helårlig turisme i Moskenes. På samme måte som Næringsaktør 1 understreker Næringsaktør 2 hvor viktig det er med samarbeid mellom alle reiselivsaktørene om Moskenes kommune skal satse på helårsturisme. *«Vi var på en veldig god vei, spesielt på Hamnøy. Det må større samarbeid i forhold til alle aktører som er i reiselivet for at vi skal få det til. Det hjelper ikke med et overnattingssted med 400 senger hvis man ikke har en åpen restaurant eller et opplevelsestilbud.»*

Både beslutningstakere og næringsaktører i denne undersøkelsen har stort sett veldig positive holdninger når det gjelder innføring av en ordning for fellesgodefinansiering. Kommunedirektøren vurderer muligheten for *«at kommunen gis mulighet til å få betalt for de merkostnader reiselivet påfører kommunekassen positivt. Denne type ordningen trenger sentral aksept, noe det per dags dato ikke er gitt aksept for.»* Ordføreren mener på samme måte som rådmannen at en mulighet for fellesgodefinansiering kunne bidratt til arbeidet med renovasjon, tilrettelegging av infrastruktur osv. *«Vi har et ønske om et fellesmål. Det er klart at hvis vi fikk ei krone per natt per seng, så ville det gitt mye penger til Moskenes kommune. Og så er det kanskje viktig at det er ikke bare de som har senger som skal bidra. Det er å finne en god balanse i hvordan man bidrar sammen.»* I samsvar med beslutningstakere er også næringsaktører veldig positive til å innføre turistskatten i Norge. Næringsaktør 1 sier: *«Jeg skjønner egentlig ikke hva som er problemet med det. Det vil jo dreie seg om noen få kroner per gjest. Om det var 5 kroner per person så hadde vi 20 millioner til å bygge toaletter. Jeg tror at gjestene ville vært glad til å betale det. Bra med turistskatt.»* Også Næringsaktør 2 er av den meningen at det ikke hadde vært noe problem for gjestene å betale et lite bidrag når de er på reise i Norge, og kommer i tillegg med flere innspill til dette temaet. *«Jeg var alltid veldig positiv til å innføre en slags turistskatt, jeg tror at det er flere fordeler enn ulemper. Med turistskatt kunne vi gjennomføre masse tiltak som må gjøres snarest som f.eks. helårsåpne toaletter, søppelsortering, parkering, rasteplasser, brøyting om vinteren etc. For 2 år siden ble mange turister her intervjuet om de hadde noe imot å betale turistskatt, ingen sa noe om at dette var noe negativt, så jeg tviler på at det vil resultere at vi får mindre turister i Lofoten. Den største utfordringen er måten hvordan man skal innkreve de pengene på.»*

Det siste temaet diskutert i dette underkapitlet er et emne som tilhører og direkte påvirker alle tre dimensjonene av bærekraft – cruiseanløp. Det ble valgt å diskutere dette emnet i kapitlet som omhandler økonomisk bærekraft. Grunnen til dette er at den *økonomi/forpliktende planen 2020 – 2023/24* regner med økte inntekter fra de planlagte cruiseanløpene på Reine.

Kommunedirektøren mener at *«cruiseanløp med mindre skip direkte til Reine kan være positivt for kommunen. Det gir penger i havnekassen, og skipets besetning kan i forkant av anløp gi informasjon om lokale muligheter. Hurtigruten sitt opplegg skal skje på helårsbasis.»* Ordføreren legger til sine innspill med tanke på bærekraft, og hvordan disse cruiseanløpene kan bidra til å styrke den lokale verdiskapningen. *«Kommunen satt et tak på antall passasjerer ut ifra hva vi kan mestre bærekraftig, så betaler de selvfølgelig for sine anløp og bruk av havna. For vår del er inntektene fra havna viktig. Vi ønsker å styre ut ifra det vi klarer, vi har sagt maks 1 cruiseskip per dag og maks antall passasjerer, det tror jeg er helt nødvendig. Det var snakk om en avtale om besøk på museet på Å, pluss andre aktører de ønsker å kjøpe tjenestene hos.»*

Næringsaktørene er engasjert i denne problematikken, og kommer med delte meninger når det gjelder etablering av Hurtigruten på Reine. *Næringsaktør 1* mener at *«det finnes stor potensiale i det. Etter min mening, hvis en aktør får monopol på anløpene, vil de bestemme mye om reiselivet her. Derfor er det kjempeviktig at den lokale næringa er med og legger forutsetninger for at de skal f.eks. bruke lokale kajaker, guider osv.»* Videre drøfter *Næringsaktør 1* at kommunikasjonen mellom kommunen og næringa angående cruiseanløp ikke var tilstrekkelig, siden næringen ikke var med i denne dialogen for å få mulighet til å komme med sine innspill før den endelige beslutningen om cruiseanløpene ble tatt. *Næringsaktør 2* kommer med sine innspill som er i større grad polarisert. *«Jeg er en stor motstander, og ser ingen positive virkninger akkurat her i Moskenes hvor vi er så sårbare, hvor veiene er dårlig. Vi har ikke den infrastrukturen for å håndtere så mange gjester på en gang. Jeg kan ikke tenke meg hvordan det skal være bærekraftig å få 500 gjester på en gang på de små tettstedene som allerede er overkjørt som sentrum på Reine eller Å. Jeg syns også at det var en stor tabbe at dette ikke var diskutert med reiselivsnæringen i det hele tatt før avtalen ble signert. Jeg ville gjerne lese en konsekvensutredning først. Det må være mye mer kontrollert, styrt, vi må få vite mer på forhånd, hva det vil innebære, hva slags konsekvenser osv. Hurtigruten vil sikkert inkludere lokale tilbud, men på deres vilkår, og her er det snakk om stor prisdemping, man må gå ned i prisen for at det skal være lønnsomt for dem å selge. Det hele er*

motstridende for meg, man kan ikke alltid tenke bare på profitt, og her tror jeg at man er litt blind.»

4.3.3 Økonomisk bærekraft – oppsummering

Alle fire respondentene har for øvrig en lik mening når det gjelder den økonomiske dimensjonen av bærekraftig utvikling i reiselivet. I samsvar med de analyserte dokumentene, er det nettopp satsing på helårsturisme, samarbeid mellom reiselivsaktørene, tilflytting, bosetting og befolkningsvekst i kommunen som kan bli de avgjørende faktorene for en økonomisk bærekraftig utvikling. Det er i tillegg generelt positive tanker rundt bidrag i form av turistskatt blant respondentene, men det er flere utfordringer som må løses først som en nasjonal aksept for denne løsningen, hvem, hvordan og hvor mye som skal betales, og hvordan skal disse potensielle midlene brukes videre. Det er behov for mer planlegging på strategisk nivå som må til før denne ordningen kan bli tatt i bruk. Når det gjelder cruiseanløp, er den økonomiske motivasjonen hos den politiske ledelsen for å ta imot cruiseskipene i Moskenes tydelig. Den økonomiske planen regner med disse inntektene de nærmeste årene, men samtidig påpeker både rådmann og ordføreren muligheter for verdiskapning for det lokale næringslivet på helårsbasis. Kommuneledelsen er også klar over at det må settes en grense på antall anløp og passasjerer som kommer på land for å kunne gjennomføre disse anløpene på en bærekraftig måte. Begge næringsaktørene har uttrykket sin misnøye med utilstrekkelig samarbeid og kommunikasjon mellom kommunen og næringa når avgjørelsen om cruiseanløp på Reine ble tatt, og dette er nok en av grunnene til de store kontrastene mellom innspill fra begge grupper av respondentene. Næringsaktørene er enig i at det må være den lokale næringa som må sette regler og forutsetninger for samarbeid med Hurtigruten for at det skal være økonomisk lønnsomt å starte et samarbeid. Mens *Næringsaktør 1* ser potensiale, er meningene til *Næringsaktør 2* skeptiske når det gjelder etablering av Hurtigruten på Reine som er begrunnet av at disse anløpene ikke kan bli bærekraftig for de små lokalsamfunnene som allerede lever med en stor turisttrafikk store deler av året.

4.4 Tema - Sosiokulturell bærekraft

Dette underkapitlet kommer til å analysere både de negative og positive effektene av turisme i Moskenes kommune. Lokalsamfunnet er en av de 4 grunnleggende gruppene av interessenter i reiselivet som vil si at bredere involvering og tilfredshet av de lokale innbyggere er helt avgjørende for å styrke den sosiokulturelle delen av bærekraftig utvikling i reiselivet.

Ved hjelp av innsamlet materiale fra dokumenter og intervjuene skal dette kapitlet presentere de ulike forståelsene av den sosiokulturelle delen av bærekraft, utfordringene når det gjelder turistenes atferd, holdninger til reiselivet blant innbyggere, samt involvering av lokalbefolkningen i selve planleggingsprosessen.

4.4.1 Sosiokulturell bærekraft – dokumentanalyse

Moskenes kommune vil ifølge *Planstrategi 2020-2024* sørge for ivaretagelse av sosial bærekraft i kommunen gjennom å ha gode sosiale arenaer og møteplasser for alle, fremme inkludering, likestilling og tilhørighet samt sørge for trygge og gode oppvekstmiljøer (Moskenes kommune, 2020). Denne definisjonen av den sosiale dimensjonen av bærekraft tar ikke høyde for utfordringene knyttet til reiselivsaktivitet i kommunen. Den sosiokulturelle delen av bærekraftig reiseliv er ikke godt nok forankret i den kommunale planleggingen.

De interkommunale dokumentene har derimot litt større fokus på det sosiokulturelle området. *Strategiplan Lofoten som reisemål 2017 – 2022* nevner at «*turismen skal være til berikelse for befolkningen, og ikke en belastning.*» Problemstillingen knyttet til lokalbefolkningens forhold til reiselivet i Lofoten er også direkte knyttet til en av hovedmålområdene i *Handlingsplanen i Merket for bærekraftig reisemål*. «*Det er et mål å unngå negativ omtale knyttet til Lofotens reiseliv både blant lokalbefolkningen og i media. Det er også et mål at lokalbefolkningen i Lofoten skal være positive til reiselivsnæringen og oppleve turismen som en mulighet og ikke en trussel.*» (Destination Lofoten, 2018)

4.4.2 Sosiokulturell bærekraft – intervjudata

Respondentene ble spurt om å drøfte rundt holdningene de opplever i lokalsamfunnet i forhold til reiselivet i Moskenes kommune. Kommunedirektøren sier at «*pandemien kan ha hatt den effekten at turismen er oppfattet mer positivt.*» Ordføreren oppfatter holdningene i lokalsamfunnet som delt. «*Noen synes det er for mange, mens andre sier at hvordan skulle det blitt her hvis vi ikke hadde reiselivet? Hva ville ha skjedd med alle butikker og spisesteder? Det er jo viktig for trivsel, det reiselivet bidrar med. Lille Moskenes med 1000 innbyggere har 10 steder å gå ut å spise, det er et unikt tilbud vi har. Når det ikke er pandemi så er flere av de helårsåpne.*» *Næringsaktør 1* har på samme måte som kommunedirektøren lagt merke til at «*korona har hjulpet mye. Nå ser vi at alle restauranter er stengt, så jeg tror at veldig mange har fått øyene opp for at reiselivet er viktig.*» I tillegg kommer flere innspill fra en annen vinkel som diskuterer forholdet mellom fiskeri og reiseliv i kommunen. «*De lokale sier ofte at fiskeri*

er mye viktigere enn reiseliv fordi de gir skatteinntekter til kommunen. Men reiselivet gir innbyggere de tilbudene, de gir en grunn til at konene gidder å bo her.» På samme måte som alle de andre respondentene understreker også Næringsaktør 2 reiselivets betydning for lokalbefolkningen, men nevner også de mindre positive effektene. «Det er to sider av saken. Det er ikke bare at en person har en mening og den andre har motsatt mening, men den samme personen kan ha et ambivalent forhold til reiselivet. Det er folk som forlater Reine på sommeren, i den fineste tida som vi har i Lofoten, men når de kommer tilbake så kan de gå ut å spise på flere restauranter eller handle på en søndagsåpen butikk.»

Alle respondentene ble spurt om å drøfte rundt spesifikke tiltak som de ville prioritere for å utvikle reiselivet i kommunen på en bærekraftig måte. Kommunedirektøren tenker at det viktigste er «å sikre at reiselivet betaler for den belastning de påfører lokalsamfunnet slik at folk flest ser nytten av reiselivets aktivitet, og ikke bare en belastning. Problemet er ressurser til å gjennomføre tiltak.» Ordføreren har drøftet rundt flere spesifikke tiltak. «Vi må ha på plass gode parkeringsløsninger, tydelige merkinger hvor å stå med bil, vi må merke hvor vi ønsker at folk skal telte og hvor er fasilitetene i forhold til renovasjon og sanitær. Det blir bedre og bedre, men vi er ikke ferdig. Vi må også tenke på informasjonsformidling, hva har turistene fått av kunnskap før de kommer? Vi må være flinke med å fortelle de hva vi ønsker.» På samme måte som ordføreren understreker også Næringsaktør 1 behovet for en effektiv informasjonsformidling og kommunikasjon med de tilreisende som et mulig tiltak for at slitasjen på lokalbefolkningen blir mindre. «Informasjon og kommunikasjon med parkeringer og veier for at lokalbefolkningen slipper å være irritert, vi trenger flere tilrettelagte fotopunkter, flere kommunale søppelbokser. Jeg tenker at positiv kommunikasjon vil hjelpe lokalbefolkningen å like reiselivet. Kommunikasjon, opplæring og synlig skilting, vi trenger å jobbe med utdanningen av våre gjester.» Næringsaktør 2 nevner i samsvar med de andre respondentene behovet for bedre «infrastruktur, parkeringsplasser, rasteplasser som er brøytet om vinteren, tilstrekkelig sanitetstilbud, søppelhåndtering osv. Vi må koble oss på de store prosjektene og satsingene for hele Lofoten sånn at vi får den rette infrastrukturen, veiene er kjempeviktig.»

Siste delen av dette underkapitlet kommer til å handle om involvering av lokalsamfunnet i reiselivets planleggingsarbeid. Respondentene ble bedt om å drøfte rundt spørsmålet på hvilken måte kan lokalbefolkningen i Moskenes involveres mer i reiselivet. Rådmanden bidrar med at «lokalbefolkningen blir i hovedsak involvert gjennom valg til politiske fora og politikktutforming som foregår der. Interaksjon mellom reiselivsbedrifter og befolkning /

øvrige næringsliv er viktig, men avhenger av lederskapet ved reiselivsbedriften og eiernes forståelse for lokal forankring.» Samtidig tror ordføreren at lokalbefolkningen «er ganske involvert. Vi i kommunen forholder oss til de kanalene som f.eks. Næringsforening med egen reiselivsavdeling. Vi har de formelle møtepunktene for å få den tilbakemeldingen vi skal ha.»

Næringsaktør 1 mener at «det er veldig viktig at lokalbefolkningen føler at de blir hørt og sett på de frustrasjonene de har. Hva om reiselivet burde ha vært flinkere mot lokalbefolkningen? Å bevisstgjøre hva er det vi bidrar med til lokalbefolkningen? Kanskje vi kan være bedre med å finne de lokale møteplassene mellom reiselivet og de lokale, vi trenger en arena hvor man kan møtes.» Også Næringsaktør 2 tror at relasjonsbygging mellom reiselivet og lokalbefolkningen er viktig for den videre bærekraftige utviklingen av reiselivet. «Jeg tror det er kjempeviktig at man involverer lokalbefolkningen sånn at de kan engasjere seg i mye større grad i forskjellige ting som angår både reiseliv og de besøkende som kommer hit. Folkemøter, forskjellige konferanser eller vertskapskurs. Det er på en måte å vise dem at deres tilstedeværelse er like viktig som den flotte naturen som vi selger til turistene. Det må være en dialog, en møtearena, når man engasjerer folk og gjør dem bevisst på ting, så minsker man misnøye, og det konfliktområdet blir ikke så spent som om man ikke har kontakt.»

4.4.3 Sosiokulturell bærekraft – oppsummering

Det som peker seg ut i de fleste svarene, er den positive effekten som koronapandemien måtte ha på lokalbefolkningens oppfatning av turisme. De aller fleste restaurantene og de andre gode tilbudene i kommunen har midlertidig forsvunnet. De lokale kunne derfor godt legge merke til hvor avhengig det lokale næringslivet er av reiselivet. Koronapandemien har også forårsaket at flere av de tidligere negative effektene av turisme har uteblitt. Lite trengsel på veiene og parkeringsplasser, mindre slitasje i naturen, og mindre misfornøyde innbyggere pga. turistenes atferd. For å oppnå delmålet fra *Handlingsplanen i Merket for bærekraftig reisemål* om at lokalbefolkningen i Lofoten skal være positive til reiselivsnæringen og oppleve turismen som en mulighet og ikke en trussel, finnes det behov for tilrettelegging og gjennomføring av tiltak. De aller fleste tiltakene som respondentene har nevnt kommer til nytte både for turistene og lokalsamfunnet, dvs. fellesgoder som er tilgjengelig for alle. Om det i tillegg kommer bedre og mer effektiv kommunikasjon mellom reiselivsnæringen og lokalbefolkningen, synligere skilting og tydelig informasjonsformidling til de tilreisende, kan denne kombinasjonen av diverse tiltak bidra til et bedre og fredelig forhold mellom reiselivet og lokalbefolkningen i

Moskenes kommune. Utfordringen er derimot den økonomiske situasjonen til kommunen, og manglende ressurser til å gjennomføre tiltak.

Den politiske og administrative ledelsen i kommunen ser på den formelle involveringen gjennom foreninger og politiske fora som et mulig verktøy for å skape lokalt engasjement. Kommunedirektøren legger også vekt på samspill mellom næringen og innbyggere hvor lokal forankring kan føre til mer lokal forståelse og involvering. Begge næringsaktørene er veldig positive til større involvering av lokalsamfunnet i reiselivet, og understreker behovet for de lokale møteplassene, for en arena hvor folk kan møtes, bli engasjert og ha en dialog mellom alle interessenter i reiselivet. Det å gjøre lokalbefolkningen bevisst på hvordan reiselivet bidrar, og hvordan de kan bidra til reiselivet, kan være et effektivt verktøy for å utvikle gode og bærekraftige forhold mellom reiselivet og lokalsamfunnet i tidene fremover.

4.5 Tema - Miljømessig bærekraft

Det siste underkapitlet kommer til å handle om miljømessig bærekraft. Den relevante tilnærmingen til den miljømessige bærekraftdimensjonen i dokumentene blir presentert først, for å så drøfte deltakernes meninger og innspill når det gjelder de utfordringene som reiselivet i Moskenes kommune skaper i forhold til slitasje i naturen, trafikk og transport, samt andre generelle problemstillinger som angår reduisering av klima- og miljøfotavtrykk.

4.5.1 Miljømessig bærekraft - dokumentanalyse

To omfattende målområder i *Handlingsplanen i Merket for bærekraftig reisemål* sikter mot reduisering av miljøbelastningen og bevaring av natur, kultur og attraksjoner. Disse tiltaksområdene omhandler måten Lofoten skal bevare natur og kultur gjennom offentlig regulering og fysisk tilrettelegging av infrastruktur som f.eks. stier, skilting, parkering, camping og informasjon. Slitasje i naturen er en av de mest diskuterte temaene i reiselivet i Lofoten. *Strategiplan Lofoten som reisemål 2017 – 2022* understreker at trafikken bør i størst mulig grad kanaliseres inn på tilrettelagte stier. Utfordringer og tiltak som gjelder avfallshåndtering, sortering og reduisering av utslipp både i kommuner og bedrifter står også i fokus i disse målområdene. I tillegg finnes det fokus på å sikre godt kollektivtilbud for gjester som reiser uten bil, samt satsing på miljøvennlige løsninger når det gjelder cruisetrafikken (Destination Lofoten, 2018). Prosjektet *De Grønne Øyene* med sin målsetting om at «*Lofoten i 2030 blir et fornybart og lavutslippssamfunn*» har også en vesentlig betydning i det videre strategiske arbeidet med å styrke miljømessig bærekraft i Lofoten. I tillegg satser *Planstrategi for*

Moskenes kommune 2020 – 2024 på å styrke økologisk bærekraft med å bidra til et klimavennlig samfunn gjennom forsvarlig ressursforvaltning og ivaretaking og utvikling av grønne løsninger (Moskenes kommune, 2020).

4.5.2 Miljømessig bærekraft – intervjudata

Respondentene i denne studien påpeker at det gjenstår en del arbeid når det gjelder tilrettelegging av turløyper og stier i Moskenes kommune. Ordføreren er klar over at *«det er veldig mange som vil benytte vår natur. Vi har kommet et godt stykke med tilrettelegging i forhold til Reinebringen, men har en del ugjort i forhold til merking og skilting på andre turløyper. Vi har også en del arbeid å gjøre med informasjon. Vi var også heldig å fått Lofotodden Nasjonalpark i kommunen, der jobber vi med å lage en god besøksstrategi til å ta vare på den unike naturen.»* I samsvar med ordføreren sin oppfatning er også *Næringsaktør 1* enig i at vi har en del ugjort arbeid når det gjelder informasjonsformidling til de tilreisende når det gjelder ferdsel i naturen, og at det finnes behov for videre arbeid med den generelle utdanningen av turister. *Næringsaktør 2* poengterer i samsvar med den strategiske planen for Lofoten som reisemål viktigheten av å styre turisttrafikken til tilrettelagte stier. *«Det er en ganske markant miljøbelastning vi har sett de siste årene, og det er jo den turisten som vil gå til fjells som kommer til oss. Det er viktig at vi forbedrer de stiene som vi ønsker at turistene skal bruke, og at vi kanalisere trafikken på de utvalgte stiene, kanskje fem eller seks som man ønsker å bruke til de fleste og at man virkelig tilrettelegger for større trafikk. Akkurat sånn som man gjorde med Reinebringen, selv om vi er ikke ferdig der enda.»*

Et ytterligere tema som har sin plass også i de strategiske dokumentene i forhold til klima og miljø, er transport og trafikk. Respondentene ble derfor spurt om å drøfte rundt dette temaet, samt mulige tiltak når det gjelder tilbud i offentlig transport. Kommunedirektøren tenker at *«parkering burde vært anvist til noen få plasser, og det burde vært et rutetilbud med høy frekvens som bandt de ulike aktiviteter og attraksjoner med parkeringsplassene. Bussruten Å – Narvik burde gått hver annen time.»* Ordføreren sier at det allerede er en stor framgang med det nåværende busstilbudet med 2 daglige avganger mellom Å og Narvik. *«Det er et ønske om å flytte trafikken over fra privat til kollektivt»*, sier ordføreren i tillegg. Når det gjelder busstilbudet, legger til *Næringsaktør 1* at *«det er bare først de siste årene at vi begynner å se at bussen korresponderer med ferge. Tenk om det var en shuttlebuss her, alle skal jo til Ryten, Reinebringen og til Å. Hvor fantastisk ville det ha vært om den gikk for eksempel en gang i timen.»* Med dette påpeker *Næringsaktør 1* det samme som kommunedirektøren har nevnt, et

busstilbud mellom de store attraksjonene og turiststedene i kommunen som kunne bidra til å avlaste trafikken og spare miljøet. For å ikke glemme at dette busstilbudet kunne vært til nytte til både de tilreisende og lokalbefolkningen. *Næringsaktør 2* mener at det er en del ting som har skjedd på denne fronten i løpet av de siste årene, og kommer med en annen ide som kunne hjelpe til at flere kommer til å bruke offentlig transport. «Jeg personlig syns at det er kjempekjekt å bruke kollektivt. Vi burde få til at den bussruta blir mer variert, at det ikke blir bare E10. Jeg tenker at antall avganger var i det siste ganske tilstrekkelig, men at man kunne utvide rutekartet. De fineste plassene ligger jo utenfor E10, for eksempel Kvalvika. Hadde det vært flere offentlige busser som gikk dit, så ville vi kanskje sluppet det problemet som vi har. Også bussen som svinger innom fergeleie og korresponderer med ferga, det har vi ventet på i mange år.» I tillegg har i løpet av de siste årene blitt el-biler stadig mer populære i Norge, og mange nordmenn som reiser på ferie her til lands kommer til Lofoten med sine elektriske biler, og har behov for å lade bilene underveis. Ordføreren understreker at det «jobbes i forhold til miljøvennlige biler, og det jobbes med tilrettelegging om du skal kjøre fra Å til Narvik, det er ladeinfrastruktur som må på plass. Tesla skal etablere en ladestasjon på Reine, og vi har sagt at vi må også legge til rette for andre typer biler.»

4.5.3 Miljømessig bærekraft – oppsummering

Lofoten kan godt kalles for et eldorado for naturbasert reiseliv som tiltrekker naturentusiaster fra hele verden. Dette forårsaker store utfordringer når det gjelder slitasje på miljøet og i naturen. Forbedring og tilrettelegging av stiene må prioriteres og sees i sammenheng med en effektiv markedsføring og informasjonsformidling til turistene for at de tilrettelagte stiene blir tatt i bruk av de fleste. I tillegg er tilrettelegging for en mer miljøvennlig transport en av de nøkkelkriteriene for å kunne nå målet til *De Grønne Øyene* om Lofoten som lavutslippssamfunn innen 2030. Utvikling av grønne løsninger står også på agendaen som en av de kommunale målene for å styrke miljømessig bærekraft. Ut ifra de svarene som respondentene har oppgitt kan det konkluderes at det har skjedd en betydelig framgang når det gjelder offentlig transport i kommunen de siste årene, men at det er mange muligheter, ideer og videre arbeid som kan gjøres for å videreutvikle reiselivet i Moskenes på en miljøvennlig og bærekraftig måte. Blant annet med å legge til rette for flere parkeringsplasser med lademuligheter for elektriske biler, potensielt en shuttlebuss mellom de populære turiststedene, utvidelse av rutekartet til bussrutene, samt økt antall avganger til de fylkeskommunale bussene.

5 Drøfting og presentasjon av funn

Den siste delen av oppgaven presenterer funn fra undersøkelsen, og kobler disse funnene med annen forskning og vitenskapelig teori presentert i kapittel 2. FNs bærekraftsmål er forankret i flere veiledende strategiske planer og dokumenter der spesielt den *Strategiske planen for Lofotrådet 2019 – 2031* har basert hele strategien for den framtidige utviklingen av Lofoten på disse målene. Bærekraftsprinsippene skaper et grunnlag for flere strategiske planer som f.eks. *Strategi for reiseliv- og opplevelsesnæringer Nordland 2017 – 2021* eller det nye samarbeidsprosjektet *Lofoten 2030: De Grønne Øyene*. Når det gjelder arbeidet med bærekraft i reiselivet, har det mest relevante dokumentet for den framtidige bærekraftige utviklingen av reiselivet i Lofoten vært *Handlingsplanen for bærekraftig reisemålsutvikling i Lofoten* som dannet et grunnlag for at Lofoten ble sertifisert som et bærekraftig reisemål i oktober 2020. Denne planen presenterer konkrete mål, delmål og lister med tiltak som er direkte koblet mot å styrke bærekraftig utvikling i reiselivet i regionen. Respondentene i denne studien ser på dette merket som viktig omdømmebygging og forpliktelse for det videre arbeidet med bærekraft.

Hvordan er bærekraftig reiseliv presentert i den akademiske verden og hvordan er bærekraftig reiseliv forstått av respondentene i denne studien? Det finnes et samsvar mellom oppfatning av bærekraftig reiseliv i den vitenskapelige teorien, og både de analyserte dokumentene og forståelsen blant respondentene. UNWTO sine teoretiske tilnærminger til bærekraftig reiseliv understreker at bærekraftig utvikling i reiselivet kan kun bli oppnådd om en balanse mellom økonomisk, sosial og miljømessig bærekraft er ivaretatt, og understreker at et bærekraftig reiseliv i tillegg skal være til nytte og fordelaktig for lokalsamfunnene. Alle fire deltakere i denne studien har bevist at de er klar over kompleksiteten bak bærekraftkonseptet, og deres forståelse av bærekraft og bærekraftig reiseliv legger stor vekt på både bevaring av miljø, natur og kultur. I tillegg står også behov for mindre slitasje på det lokale samfunnet i forhold til reiselivsaktivitet sentralt i forståelsen av bærekraft blant respondentene. I tillegg er alle fire respondentene klar over at reiselivet kun skal være bærekraftig om den er økonomisk lønnsom. Alle deltakere ble også enig i at reiselivet er nå sammen med fiskeri den viktigste næringen i kommunen. Reiselivet står for mange tilbud og arbeidsplasser i Moskenes kommune som ikke ville ha vært til stede om det ikke var for reiselivet. Det er viktig både for trivsel til de lokale innbyggere og for den økonomiske situasjonen av kommunen at reiselivsaktivitet i Moskenes kommune utvikles videre på en bærekraftig måte.

Moskenes kommune som et område med ca. 1000 faste innbyggere opplever store utfordringer når det gjelder både de sosiokulturelle og miljømessige effektene reiselivet har på lokalsamfunnet. I en tidligere undersøkelse har 73 prosent av befolkningen i Moskenes kommune oppgitt at de hadde opplevd negative erfaringer med de tilreisende, samt mente de at det var altfor mange turister i Lofoten, spesielt i høysesongen om sommeren. Samtidig er Moskenes kommune i en dårlig økonomisk situasjon som gjør det vanskelig i tilstrekkelig grad legge til rette for den store turisttrafikken. Butler (1974), lenge før bærekraftbegrepet har blitt kjent, diskuterte i sitt arbeid de negative effektene som turisme hadde på lokalsamfunnene. Butler drøfter at det er først og fremst steder hvor antall besøkende kraftig overstiger antall fastboende der det kan forventes utfordringer skapt av turisme. Moskenes kommune er et eksemplarisk eksempel på et sânt sted der det lille lokalsamfunnet ble nødt til å endre sin livsstil når mange steder og ressurser må nå deles med de tilreisende, noe som skaper trengsel i pressområdene og trafikken. I samsvar med Butler sin teori, har det kommet frem i intervjuene at arealknapphet, aksept for de endringene som reiselivet skaper lokalt og mangel på den nødvendige infrastrukturen i form av f.eks. bedre veier, parkeringsløsninger, søppelhåndtering eller offentlige toaletter er noen av de største utfordringene dagens reiseliv i Moskenes kommune står overfor.

Volo (2020) sin teori som diskuterer overturisme er i et nært forhold med Butler sin teori om de negative konsekvensene reiselivet har på lokalsamfunnet. Volo definerer ikke overturisme kun fra et synspunkt som diskuterer mangel på areal i forhold til antall tilreisende men understreker også andre elementer som oppførsel og handlinger av de besøkende som direkte påvirker livskvaliteten til lokalbefolkningen og ubalansen mellom turister og innbyggere som må dele de samme ressursene. Funnene fra denne undersøkelsen indikerer at Moskenes kommune faller under Volo sin definisjon av en destinasjon som opplever overturisme. En av mulige tiltak nevnt av respondentene som kunne bidra til færre irritasjonsmomenter blant de lokale er bedre og tydeligere skilting og informasjonsformidling til de besøkende.

Saarinen (2006) sine tre historiske perspektiver på bærekraftig reiseliv danner en viktig del av den vitenskapelige teorien om bærekraft i reiselivsstudier. Det perspektivet som passer eksepsjonelt til utfordringene dagens reiseliv i Moskenes kommune står overfor, og samsvarer i tillegg med respondentene sine oppfatninger av disse utfordringene, er den samfunnsbaserte tradisjonen. Denne tradisjonen har fokus på å styrke livskvaliteten til lokalsamfunnene, og samhandling mellom lokalbefolkningen og reiselivsnæringen står sentralt i dette perspektivet.

Dette er nettopp disse problemstillingene som ble påpekt av næringsaktørene i intervjuene. Betydning av at lokalsamfunnet og deres frustrasjoner blir hørt, anerkjennelse av de behovene som lokalbefolkningen måtte ha, bevisstgjøring av de aspektene reiselivet bidrar med til de fastboende, lokalt engasjement og god dialog mellom næringen og innbyggere, samt behovet for å finne de lokale møteplassene hvor lokalbefolkningen kan engasjere seg i større grad i selve planleggingsprosessen. Funnene fra denne undersøkelsen tyder på at alle disse faktorene kan bidra til å redusere irritasjon blant de lokale, og som Saarinen påpeker, bærekraft kan bli oppnådd gjennom denne forhandlingsprosessen hvor lokalsamfunnet er involvert på en lik måte som alle andre interessenter i reiselivet. Funnene fra denne undersøkelsen tyder også på riktighet av teorien til Lenky (2007) om at grundige studier av lokalsamfunnet og utvikling av tiltak som ivaretar deres behov kan bidra til en positiv reiselivsutvikling på en destinasjon. Når de lokale innbyggere blir mer involvert, sett og hørt, minsker dette mulighetene for misnøye og konflikter blant alle interessenter i reiselivet.

I tillegg er inkludering og støtte av lokalsamfunnet det grunnleggende prinsippet for en god samstyring på en destinasjon der meninger av alle interessenter burde bli tatt med i planleggingsarbeidet. Kapittel 2.4 har diskutert det komplekse avhengighetsforholdet mellom alle interessenter i reiselivet, dvs. reiselivsnæringen, politikere, lokalbefolkningen og turister. Selv om alle interessenter kan ha diverse interesser og prioriteringer, ingen av disse gruppene kan eksistere alene, og samarbeid mellom alle aktørene i et reisemål er helt avgjørende for videre arbeid med bærekraftig utvikling. Koordinering av de forskjellige behovene til alle interessenter og en effektiv destinasjonsledelse skaper et grunnlag for at interessent-konseptet kan fungere på en effektiv måte, mens utilstrekkelig og ineffektiv kommunikasjon mellom interessenter på en destinasjon er en alvorlig utfordring på vei mot bærekraftig utvikling. Både beslutningstakere og næringsaktører har blitt enig om at et godt samarbeid og dialog er en nødvendig forutsetning for en videre bærekraftig utvikling av reiselivet i Moskenes kommune. Samtidig ble det gjennom hele analysekapitlet drøftet en rekke utfordringer og mangler i forhold til samarbeid og kommunikasjon mellom interessenter. Som et eksempel kan vi nevne prosessen med avtalesignering angående cruiseanløp som i næringsaktører sine øyne ikke var tilstrekkelig diskutert og kommunisert med selve reiselivsnæringen. Som Nunkoo (2017) har diskutert i sin teori, er eksistens av tillitt mellom alle interessenter et viktig premiss for en vellykket samstyring. Det er nettopp mangel på bygging av tillit mellom reiselivsnæringen og kommunen som en av næringsaktørene har påpekt som en av de lokale utfordringene. Som funnene fra denne undersøkelsen tyder på, vil ansettelse av en ny reiselivskoordinator være et

mulig tiltak som kunne styrke kommunikasjon, samarbeid, sosial kapital og tillit mellom reiselivsnæringen og kommunen. Om det i tillegg hadde kommet en reiselivsstrategi på både nasjonalt og kommunalt nivå, kunne det ytterligere ha bidratt til en mer effektiv destinasjonsledelse og mer strategisk og målrettet arbeid med bærekraftig utvikling av reiselivet i Moskenes kommune. For ikke å glemme samhandling og kommunikasjon med turister, har respondentene flere ganger nevnt viktighet av informasjonsformidling til de tilreisende både med tanke på skilting og generell utdanning av de besøkende som kommer til Lofoten.

Tre konkurrerende regimer av bærekraftig turisme i Lofoten diskutert i kapittel 2.6 ble oppdaget i en undersøkelse blant diverse reiselivsinteressenter i regionen. Denne konflikten er karakterisert av at forskjellige interessenter i reiselivet i Lofoten har diverse prioriteringer i forhold til hvordan turisme burde videreutvikles på en bærekraftig måte. Funnene fra denne undersøkelsen tyder på at det ikke finnes en tydelig grense mellom disse regimene, og at alle interessenter uttrykker viktighet av å både profesjonalisere næringen (profesjonelt markedsregime), at turismen må bidra til beboernes velferd (velferdsregime) og at respekt og bevaring av natur er også en viktig del av bærekraftig utvikling i reiselivet (aktivitetsregime). Det er klart at lokalsamfunnet blir mest opptatt av de negative konsekvensene reiselivet har på livene deres, mens reiselivsnæringen og kommunen må i større grad tenke på at reiselivet må også være økonomisk lønnsom for at den skal være bærekraftig, samtidig som det må tas i betraktning i planleggingsarbeidet at slitasjen på lokalbefolkningen og naturen må være minst mulig, og at reiselivet faktisk kan bidra til at Moskenes kommune blir et godt sted å bo i. Det å finne denne balansen mellom de forskjellige prioriteringene blant alle interessenter for å til slutt lande på et kompromiss hvor alle interessenter blir fornøyde, burde være en av de hovedprioriteringene til reiselivsplanlegging i Moskenes kommune de nærmeste årene. Finne en god balanse mellom verdiskaping og bevaring av naturen er formålet med en effektiv besøksforvaltning, og langsiktig og strategisk arbeid med tilrettelegging for de besøkende samtidig som den lokale verdiskapingen blir størst mulig burde være målet med det videre arbeidet med bærekraft i kommunen.

For å kunne gjennomføre tiltak, forbedre infrastrukturen, følge opp alle målområder fra *Hanglingsplanen for bærekraftig reisemålsutvikling i Lofoten* og for å nå målet til *De Grønne Øyene* om Lofoten som lavutslippssamfunn innen 2030, trengs det ressurser. Den meget dårlige økonomiske situasjonen Moskenes kommune står i gjør det vanskelig å tilrettelegge og innføre tiltak raskt og i tilstrekkelig grad. For å styrke den økonomiske bærekraften, er det satsing på helårlig reiseliv, riktig prissetting, flere helårlige arbeidsplasser og større tilflytting og bosetting

i kommunen som kan være nøkkelen til forbedring av den vanskelige situasjonen. I tillegg tyder funnene fra denne undersøkelsen på at det finnes behov for et felles konsept med større sentral aksept for å kunne finansiere de nødvendige fellesgodene som parkeringsplasser, toaletter, skilting, søppelhåndtering osv. Alle respondentene var veldig positive til innføring av et system i form av en såkalt turistskatt hvor de tilreisende kunne bidra til dette formålet, men selve gjennomføringen av fellesgodefinansiering har fremdeles flere ubesvarte spørsmål.

Oppfatning av bærekraftbegrepene og bærekraftig reiseliv blant både beslutningstakere og næringsaktører er veldig kompleks, og det er svært mange nyanser, synspunkter og prioriteringer blant mange interessenter det må tas hensyn til for å kunne videreutvikle reiselivet i Moskenes kommune på en bærekraftig måte. De økonomiske utfordringene i kommunen og manglende tilrettelegging av infrastruktur direkte knyttet til disse kan konkluderes til å være grunnen til at lokalbefolkningen i Moskenes kommune fremdeles har delte holdninger i forhold til reiselivet selv om dette kunne ha muligens endret seg som et resultat av koronapandemien. Kombinasjonen av satsing på helårlig reiseliv med flere helårlige arbeidsplasser, større skatteinntekter til kommunen og turistskatt kan være de samlede hjelpemidlene som reiselivet kan bidra med i langsiktig perspektiv til at den økonomiske situasjonen av den kommunale kassa forbedres. Når ressursene er på plass, finnes det lange lister med ideer og mulige tiltak som kan gjennomføres for å styrke både økonomisk, sosiokulturell og miljømessig bærekraft i kommunen for å finne den riktige balansen der både reiselivsnæringen, lokalbefolkningen, offentlige myndigheter og turister finner sin plass i det omfattende avhengighetsforholdet mellom alle involverte parter. Samarbeid, åpen dialog og kommunikasjon mellom alle interessenter i reiselivet er en helt essensiell forutsetning for at arbeidet med bærekraftig utvikling blir vellykket, og for at alle interessenter kan om noen år konkludere at reiselivet i Moskenes kommune er her for å bli og for å bidra til at Moskenes kommune er et attraktivt sted å bo.

6 Konklusjon

Formålet med denne oppgaven var å undersøke forståelsen av bærekraftig reiseliv blant diverse reiselivsinteressenter i Moskenes kommune i Lofoten for å videre kunne analysere deres oppfatninger i forhold til den vitenskapelige teorien og strategiske planer og dokumenter for å komme fram til konkrete funn i form av tiltak og handlinger som behøves for å videreutvikle reiselivet i kommunen på en bærekraftig måte. Reiselivsinteressenter som var relevant for å besvare problemstillingen i denne oppgaven var representanter av offentlige myndigheter i Moskenes kommune og utvalgte næringsaktører. Problemstillingen i denne oppgaven var følgende: *Hvordan forstår beslutningstakere og næringsaktører bærekraftbegrepene og hva betyr disse forståelsene for utvikling av bærekraftig reiseliv i Moskenes kommune?* Problemstillingen har blitt belyst ved hjelp av kvalitative data. Det ble utført fire åpne individuelle intervjuer med to beslutningstakere – kommunedirektøren og ordføreren i Moskenes kommune, og to daglige ledere av forskjellige reiselivsbedrifter i kommunen, i tillegg til en kvalitativ dokumentanalyse av relevante planer og dokumenter som skaper et strategisk grunnlag for arbeidet med reiselivet og bærekraftig utvikling i Lofoten og Moskenes kommune.

Resultater fra denne undersøkelsen tyder på at arbeidet med bærekraftig utvikling av reiselivet i kommunen går i riktig retning. På den andre siden kjemper reiselivet i Moskenes kommune med sine spesifikke utfordringer som følge av flere faktorer som står i avhengighetsforhold til hverandre. Ubalansen mellom antall fastboende og tilreisende, mangel på areal, deling av begrensede ressurser mellom lokalbefolkningen og turister, dårlig økonomisk situasjon som skaper utfordringer med effektiv tilrettelegging og forbedring av infrastruktur og fellesgoder, samt utilstrekkelig kommunikasjon mellom reiselivsinteressenter er noen av hovedutfordringene som har kommet opp i løpet av datainnsamlingen. På den andre siden tyder funnene på at både beslutningstakere og næringsaktører er klar over hvor viktig reiselivet er for videre samfunnsutvikling og lokalsamfunnets trivsel i Moskenes kommune. Derfor burde det jobbes videre i samsvar med den samfunnsbaserte tradisjonen av bærekraft til Saarinen (2006) med bredere involvering av lokalbefolkningen ved å ha en åpen dialog, anerkjenne behovene de fastboende her, og deretter tilpasse prioritering av de aktuelle tiltakene til resultater av et allsidig samarbeid og kommunikasjon mellom alle reiselivsinteressenter i kommunen. Det er nettopp mangel på kommunikasjon mellom næringen og kommunen som ble drøftet av næringsaktørene som en stor utfordring, samtidig som både beslutningstakere og

næringsaktører er klar over at en gjensidig åpen kommunikasjon er en nødvendig forutsetning for videreutvikling av reiselivet i Moskenes kommune på en bærekraftig måte.

Både beslutningstakere og næringsaktører har uttrykket en felles forståelse for at det er nødvendig å finne en balanse mellom bevaring av natur og miljø, interesser og behov til lokalbefolkningen og økonomisk lønnsomhet for at reiselivet skal være bærekraftig. Disse forståelsene er i samsvar med definisjoner av bærekraft og bærekraftig reiseliv i de strategiske dokumentene som danner et grunnlag for arbeidet med bærekraft i Lofoten. Det er viktig å understreke at de kommunale dokumentene mangler forankring av bærekraft i forhold til reiselivet, og alle sentrale dokumentene som styrer arbeidet med bærekraftig utvikling av reiselivet i Moskenes kommune finnes på interkommunalt nivå gjeldende for hele Lofoten. Selv om den generelle forståelsen av bærekraftkonseptet blant de to gruppene av reiselivsinteressenter er i samsvar, finnes det klare begrensninger og forskjeller i drøfting av utfordringer og oppfatning av de nødvendige prioriteringene. Næringsaktører uttrykket et stort behov for bedre kommunikasjon mellom reiselivsnæringen og kommunen, samt mer strategisk og koordinert planleggingsarbeid i reiselivet. De to viktige tiltakene som ble nevnt av næringsaktører var manglende reiselivsstrategi og reiselivskordinator i kommunen. Funnene fra denne undersøkelsen tyder på at om denne strategiske planen sammen med en kontaktperson i kommuneadministrasjonen var på plass, kunne det ha bidratt til å styrke samarbeid, tillit og kommunikasjon mellom aktørene. Utfordringer drøftet av beslutningstakere er at kapasiteten til kommuneadministrasjonen ikke er tilstrekkelig, og dette sammen med den dårlige økonomiske situasjonen til den kommunale kassa skaper utfordringer med iverksetting av tiltak som fra et annet perspektiv kan sees på som nødvendige.

Funnene fra intervjuene i samsvar med de analyserte dokumentene indikerer at satsing på helårsturisme og større tilflytting til kommunen kan bli de viktige elementene med å skape et økonomisk bærekraftig reiseliv i Moskenes kommune. I tillegg har både beslutningstakere og næringsaktører drøftet at det er ønskelig å innføre et felles system for fellesgodefinansiering i form av turistskatt. Når det gjelder økonomi, tyder funnene på mulige motstridende interesser blant de to gruppene av interessenter i denne studien der en av næringsaktørene har påpekt at de økonomiske fordelene med å bevilge cruiseanløp i Moskenes kommune veier ikke opp for ulempene disse anløpene muligens kan skape med tanke på den sosiokulturelle delen av bærekraft i arealene som er allerede preget av arealknapphet. En av de grunnleggende tankene i forhold til den sosiokulturelle dimensjonen av bærekraft diskutert av både interessenter i intervjuene og de strategiske dokumentene er at reiselivet skal være til berikelse for

lokalbefolkningen, og de fastboende vil oppleve turismen som en mulighet, og ikke en trussel. Derfor er det helt avgjørende å ikke glemme denne balansen mellom alle tre bærekraftpilarene i det videre reiselivsarbeidet i kommunen.

Større involvering av lokalbefolkningen i selve planleggingsarbeidet, bygging av tillitt mellom reiselivsnæringen og de fastboende, samt åpen dialog mellom alle interessenter i reiselivet er muligens en av de tiltakene som kan danne et godt utgangspunkt for videre arbeid. Det er ikke behov for store ressurser som Moskenes kommune har mangel på for å kunne begynne å jobbe med tillitsbygging, bedre kommunikasjon og samarbeid. Et ytterligere tiltak som ifølge funnene fra denne undersøkelsen kan potensielt styrke både den sosiokulturelle og miljømessige delen av bærekraft er informasjonsformidling til de tilreisende. Dette som et mulig initiativ for å redusere misnøye blant de lokale når det gjelder turistenes atferd. Når de tilreisende ikke får tydelig og lett tilgjengelig informasjon om hvor de skal parkere, hvor de skal campe, hva de skal gjøre med søppel eller hvilke stier de skal bruke, kan dette føre til flere irritasjonsmomenter blant lokalbefolkningen og unødvendig slitasje og forsøpling i naturen. Utvikling av grønne løsninger, tilrettelegging for de tilreisende som reiser miljøvennlig, samt utbedring av det nåværende systemet for offentlig transport er blant andre tiltak drøftet av alle respondentene som kunne bidra til å styrke den miljømessige delen av bærekraftig reiseliv.

Det finnes klare begrensninger i forhold til funnene i denne oppgaven. Svakheten ved den utførte undersøkelsen er at funnene ikke kan generaliseres til andre kontekster eller en større populasjon. Formålet med undersøkelsen var å få en detaljert og nyansert forståelse av et fenomen fra et perspektiv til noen få respondenter. Om andre eller flere deltakere ville blitt en del av denne studien, er det mulig at vi kunne ha kommet til andre funn. Derimot den sterke siden ved denne undersøkelsen er at målet til det intensive undersøkelsesopplegget om å få belyst et fenomen fra flere ulike synspunkter med mange forskjellige nyanser og diverse uavhengige beskrivelser fra forskjellige grupper av reiselivsinteressenter ble oppnådd.

Når det gjelder forslag til videre forskning, ville det vært interessant å utføre en lignende undersøkelse på en destinasjon som opplever de samme utfordringene som Moskenes kommune for å så sammenligne funn fra begge studiene. I tillegg ville det vært interessant å se hvilke funn ville ha kommet ut av en studie basert på et sammenlignbart vitenskapelig grunnlag med et annerledes utvalg av respondenter der f.eks. de andre interessentene i reiselivet som ikke var med i denne studien var involvert i selve undersøkelsen, dvs. lokalbefolkningen eller turister.

7 Referanseliste

Litteratur, artikler

- Aall, C. (2014). Sustainable Tourism in Practice: Promoting or Perverting the Quest for a Sustainable Development? *Sustainability*, 6, 2562-2583.
- Brundtland, G. H., & Dahl, O. (1987). *Vår felles framtid*. Oslo: Tiden norsk forlag.
- Butler, R. W. (1974). The Social Implications of Tourist Developments. *Annals of Tourism Research*, II.
- Campbell, S. (1996). Green Cities, Growing Cities, Just Cities?: Urban Planning and the Contradictions of Sustainable Development. *Journal of the American Planning Association*, 62:3, 296-312.
- Dalia Streimikiene, B. S., Edmundas Jasinskas, Arturas Simanavicius. (2020). Sustainable tourism development and competitiveness: The systematic literature review. *Sustainable Development*, 1-13.
- Elizabeth Agyeiwaah, B. M., Wantanee Suntikul. (2017). Identifying core indicators of sustainable tourism: A path forward? *Tourism Management Perspectives*, 24, 26-33.
- Euris L. Everett, I. F. (2012). *Masteroppgaven. Hvordan begynne og fullføre*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Jacobsen, D. I. (2018). *Hvordan gjennomføre undersøkelser?* Oslo.
- Lenky, K. (2007). Tourism: Change, impacts and opportunities. *The Canadian Geographer*, 51 (4), 504-505.
- Lindberg, F. (2020). Uenighet om bærekraftig turisme. *Praktisk økonomi & finans*, 36, 91-104.
- Martín, J. M. M., Martínez, J. M. G., & Fernández, J. A. S. (2018). An Analysis of the Factors behind the Citizen's Attitude of Rejection towards Tourism in a Context of Overtourism and Economic Dependence on This Activity. *Sustainability (Basel, Switzerland)*, 10(8), 2851. doi:10.3390/su10082851
- Miocic Bozena Krce, R. M., Klarin Tomislav. (2016). Management of sustainable tourism destination through stakeholder cooperation. *Management (Split, Croatia)*, 21 (2), 99-120.
- Nunkoo, R. (2017). Governance and sustainable tourism: What is the role of trust, power and social capital? *Journal of Destination Marketing & Management*, 6, 277-285.

Pan, S.-Y., Gao, M., Kim, H., Shah, K. J., Pei, S.-L., & Chiang, P.-C. (2018). Advances and challenges in sustainable tourism toward a green economy. *Sci Total Environ*, 635, 452-469.

Pedersen, A.-J. (2020). Opplevelsesturismens bærekraftutfordring - voksesmerter eller systemsvikt? *Praktisk økonomi & finans*, 36, 83-90.

Saarinen, J. (2006). Traditions of Sustainability in Tourism Studies. *Annals of Tourism Research*, 33, 1121-1140.

UNEP & WTO. (2005). *Making Tourism More Sustainable - A Guide for Policy Makers*.

Volo, S. (2020). Overtourism: Definitions, Enablers, Impacts and Managerial Challenges. In (pp. 11-26). Cham: Cham: Springer International Publishing.

World Tourism Organization (UNWTO). (2013). *Sustainable Tourism for Development Guidebook*.

Planer, dokumenter, strategier

Destination Lofoten. (2018). *Handlingsplan for bærekraftig reisemålsutvikling i Lofoten*. Hentet fra:

https://lofoten.info/sites/1/lofoten.info/files/handlingsplan_for_baerekraftig_reisemaals_itvikling_i_lofoten_vedtatt_i_dl_og_fem_kommuner_vaar_2018.pdf

Innovasjon Norge. (2017). *Standard for Bærekraftig reisemål - Kriterier og indikatorer*.

Hentet fra: <https://www.innovasjon norge.no/globalassets/0-innovasjon norge.no/vare-tjenester/reiseliv/merket-for-baerekraftig-reiseliv/standard-for-baerekraftig-reiseliv.pdf>

Innovasjon Norge. (2018). *Håndbok for reisemålsutvikling*. Hentet fra:

https://assets.simpleviewcms.com/simpleview/image/upload/v1/clients/norway/in_han dbok_final_online_191115_df8f6ecc-f7ff-4309-848d-884196b6f208.pdf

Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2019). *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023*. Hentet fra:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/cc2c53c65af24b8ea560c0156d885703/nasjo nale-forventninger-2019-bm.pdf>

Lofotrådet. (2017). *Strategiplan Lofoten som reisemål 2017 - 2022*. Hentet fra: <https://ni-backup.ams3.digitaloceanspaces.com/lofotradet/projects/97/Q6J6Mc8QCB6gsGCLU E5MAI8oLPWjfM-metac3RyYXRIZ2lwbGFuLnBkZg%3D%3D-.pdf>

Lofotrådet. (2019). *ETT LOFOTEN - Strategisk plan for Lofotrådet 2019 - 2031*. Hentet fra:

<https://ni-backup.ams3.digitaloceanspaces.com/lofotradet/sections/269/qMbmz2B3pGKLxJXV 5OQMeJQj58fZJz->

metaTG9mb3RyYcyKZGV0cyBzdHJhdGVnaSBFVfQgTE9GT1RFTiAyMDE5LTIwMzEucGRm-.pdf

Lofotrådet. (2021b). *Sluttrapport for prosjekt: „Lofoten 2030: De Grønne Øyene“*. Hentet fra: <https://ni-backup.ams3.digitaloceanspaces.com/lofotradet/projects/324/UUWDxu7xuDRfG3D8lVv49c42BmIJdr-metaU2xldHRyYXBwb3J0LiBGb3Jwcm9zamVrdC4gTG9mb3RlbiAyMDMwLSBEZSBncsO4bm5lIMO4eWVuZS4ucGRm-.pdf>

Miljødirektoratet. (2015). *Veileder for besøksforvaltning i norske verneområder*. Hentet fra: <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/M415/M415.pdf>

Moskenes kommune. (2019). *Økonomi/forpliktende plan 2020 — 2023/24*. Hentet fra: <https://moskenes.kommune.no/f/p1/i07085932-9a3c-4d6b-9ea5-b0758c9f3b3d/budsjett-2020-adf-12-11-kl-0906.pdf>

Moskenes kommune. (2020). *Planstrategi 2020 - 2024*. Hentet fra: <https://moskenes.kommune.no/f/p1/i9aa9eb30-831d-4ae1-946a-dea0f515e22d/planstrategi-2020-2024-revidert-september-2020-002.pdf>

NHO Reiseliv. (2017). *Mot et bærekraftig reiseliv - Veikart fra reiselivsnæringen i Norge*. Hentet fra: <https://www.nhoreiseliv.no/contentassets/b8ac6752ac3f463ebcc8ebb357121b07/veikart-barekraft.pdf>

Nordland Fylkeskommune. (2017). *Strategi for reiseliv- og opplevelsesnæringer i Nordland 2017-2021*. Hentet fra: https://gammel.nfk.no/f/p34/i3f0cb1d6-242a-480b-b38e-f0017a194520/nfk_rapport_2017-2021_a4_web_reiselivsstrategi.pdf

Rapporter

Antonsen, K. M. (2019). *Holdninger til turisme blant innbyggerne i Lofoten - Bærekraftig reisemålsutvikling i Lofoten*. Hentet fra: https://lofoten.info/sites/l/lofoten.info/files/innbyggerundersokelse_om_turisme_i_lofoten_2019.pdf

Antonsen, K. M. (2020). *Overnattings-, passasjer- og trafikk tall for Lofoten 2019 - med historiske utviklingstrekk*. Hentet fra: https://lofoten.info/sites/l/lofoten.info/files/nfnotat_1003_2020_gjestedoegn_og_trafikktall_lofoten.pdf

Innovasjon Norge. (2020). *Nøkkeltall om norsk turisme 2019*. Hentet fra: https://assets.simpleviewcms.com/simpleview/image/upload/v1/clients/norway/N_kke ltall_om_norsk_turisme_2019_c28e515f-43f7-43ea-8e7d-6fd01a6ea85b.pdf

Menon Economics. (2019). *Ringvirkningsanalyse av reiselivet i Lofoten og Vesterålen*. Hentet fra: <https://www.menon.no/wp-content/uploads/2019-124-Lofoten-og-Vesterålen-2.pdf>

Norwegian Ministry of Finance, & Norwegian Ministry of Foreign Affairs. (2019). *One year closer 2019 - Norway`s progress towards the implementation of the 2030 Agenda for Sustainable Development*. Hentet fra: https://www.regjeringen.no/globalassets/departementene/ud/vedlegg/utvikling/2030agenda_rapport2019.pdf

World Tourism Organization (UNWTO). (2018a). *‘Overtourism’? – Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions, Executive Summary*. Hentet fra: <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284420070>

World Tourism Organization (UNWTO). (2018b). *UNWTO Annual Report 2017*. Hentet fra: <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284419807>

World Tourism Organization (UNWTO). (2020). *International Tourism Highlights 2020 Edition*. Hentet fra: <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284422456>

Nettsider

Destination Lofoten. (2020, Hentet: April 24, 2021). Bærekraftig Reisemål. Hentet fra: <https://lofoten.info/baerekraftig/lofoten-er-godkjent-som-baerekraftig-reisemal>

Destination Lofoten. (ukjent år, Hentet: April 20, 2021). Kontakt oss. Hentet fra: <https://lofoten.info/Kontakt-oss>

FN-sambandet. (2019, Hentet: Mars 12, 2021). Bærekraftig utvikling. Hentet fra: <https://www.fn.no/tema/fattigdom/baerekraftig-utvikling>

FN-sambandet. (2021a, Hentet: Mars 12, 2021). Anstendig arbeid og økonomisk vekst. Hentet fra: <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/anstendig-arbeid-og-oekonomisk-vekst>

FN-sambandet. (2021b, Hentet: Mars 12, 2021). Ansvarlig forbruk og produksjon. Hentet fra: <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/ansvarlig-forbruk-og-produksjon>

FN-sambandet. (2021c, Hentet: Mars 12, 2021). FNs bærekraftsmål. Hentet fra: <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal>

FN-sambandet. (2021d, Hentet: Mars 12, 2021). Livet i havet. Hentet fra: <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/livet-i-havet>

Lofotrådet. (2021a, Hentet: April 5, 2021). Lofotrådet. Hentet fra: <https://www.lofotradet.no>

Olsen, K. F. (2020, Hentet: April 16, 2021). Reinebringen i Lofoten. Hentet fra:
<https://nordnorge.com/aktivitet/fjelltur-til-reinebringen-i-lofoten/>

SSB. (2021, Hentet: Februar 27, 2021). Befolkning, etter region, statistikkvariabel og år.
Hentet fra: <https://www.ssb.no/statbank/table/07459/tableViewLayout1/>

Visit Norway Innsikt. (2020, Hentet: Mars 12, 2021). Lofoten godkjent av merkeordningen
Bærekraftig reisemål. Hentet fra:
<https://business.visitnorway.com/no/nyheter/2020/lofoten-godkjent-av-merkeordningen-brekraftig-reisemal/>

8 Vedlegg

8.1 Vedlegg 1 – Informasjonsskriv

Det ble brukt to tilpassende versjoner til hver respondentgruppe. Dette er et eksempel av informasjonsskrivet som ble sendt ut til næringsaktører. Begge informasjonsskrivene er identisk utenom delen hvorfor deltakeren ble invitert til å delta der det måtte skilles mellom beslutningstakere og næringsaktører.

Vil du delta i forskningsprosjektet Bærekraftig utvikling av reiselivet i Moskenes kommune?

Dette er et spørsmål til deg om å delta i et forskningsprosjekt hvor formålet er å undersøke og kartlegge på hvilket nivå er arbeidet med bærekraft i Moskenes kommune på nåværende tidspunkt, og basert på relevante planer, dokumenter og intervjuer finne ut hva er den beste veien videre for å oppnå en bærekraftig utvikling av reiselivet i Moskenes kommune. I dette skrivet gir vi deg informasjon om målene for prosjektet og hva deltakelse vil innebære for deg.

Formål

Dette prosjektet er en masteroppgave som jeg skriver som en del av mine masterstudier i reiselivsledelse ved Universitetet i Tromsø.

Prosjektet skal fokusere på bærekraftig utvikling av reiselivet i Moskenes kommune på nåværende tidspunkt og i årene framover. Formålet er å utforske hvordan både beslutningstakere og næringsaktører forstår diverse bærekraftbegrepene, og hva betyr disse forståelsene for utviklingen av bærekraftig reiseliv i kommunen.

I intervjuene vil jeg fokusere på bærekraft som helhet (dvs. både økonomisk, sosiokulturell og økologisk), og tilpasse spørsmålene den spesielle situasjonen som Moskenes kommune må håndtere som et sted med relativt få faste innbyggere, men samtidig kraftig turisttrafikk som skaper stor belastning for kommunen og lokalbefolkningen.

Hvem er ansvarlig for forskningsprosjektet?

Universitetet i Tromsø – Norges Arktiske Universitet er ansvarlig for prosjektet.

Hvorfor får du spørsmål om å delta?

Du får spørsmål om å delta i denne undersøkelsen fordi du er en person som jobber i reiselivsnæringen i Moskenes kommune.

Hva innebærer det for deg å delta?

Hvis du velger å delta i prosjektet, innebærer det at vi gjennomfører et intervju som vil ta ca. 30 - 45 minutter. Det tas lydopptak av intervjuet som blir senere transkribert for videre bruk i prosjektet.

Det er frivillig å delta

Det er frivillig å delta i prosjektet. Hvis du velger å delta, kan du når som helst trekke samtykket tilbake uten å oppgi noen grunn. Alle dine personopplysninger vil da bli slettet. Det vil ikke ha noen negative konsekvenser for deg hvis du ikke vil delta eller senere velger å trekke deg.

Ditt personvern – hvordan vi oppbevarer og bruker dine opplysninger

Vi vil bare bruke opplysningene om deg til formålene vi har fortalt om i dette skrivet. Vi behandler opplysningene konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket.

Det er meg og veilederen av masteroppgaven ved Universitetet i Tromsø som vil ha tilgang til innsamlede data.

Navnet og kontaktopplysningene dine vil jeg erstatte med en kode som lagres på egen navneliste adskilt fra øvrige data. Datamaterialet lagres skybasert på en kryptert server til institusjonen så lenge det er behov for dem.

Det er ikke planlagt å bruke spesifikke navn i prosjektet, men om du samtykker, ville jeg gjerne bruke din arbeidsstilling.

Hva skjer med opplysningene dine når vi avslutter forskningsprosjektet?

Opplysningene anonymiseres når prosjektet avsluttes/oppgaven er godkjent, noe som etter planen er den 15. mai 2021. Lydopptaket blir slettet ved prosjektslutt.

Dine rettigheter

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

- innsyn i hvilke personopplysninger som er registrert om deg, og å få utlevert en kopi av opplysningene,
- å få rettet personopplysninger om deg,
- å få slettet personopplysninger om deg, og
- å sende klage til Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger.

Hva gir oss rett til å behandle personopplysninger om deg?

Vi behandler opplysninger om deg basert på ditt samtykke.

På oppdrag fra Universitetet i Tromsø – Norges Arktiske Universitet har NSD – Norsk senter for forskningsdata AS vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket.

Hvor kan jeg finne ut mer?

Hvis du har spørsmål til studien, eller ønsker å benytte deg av dine rettigheter, ta kontakt med:

- Bente Haug – bente.haug@uit.no ved UiT – Norges Arktiske Universitet
- Vårt personvernombud: Joakim Bakkevold – personvernombud@uit.no

Hvis du har spørsmål knyttet til NSD sin vurdering av prosjektet, kan du ta kontakt med:

- NSD – Norsk senter for forskningsdata AS på epost (personverntjenester@nsd.no) eller på telefon: 55 58 21 17

Samtykkeerklæring

Jeg har mottatt og forstått informasjon om prosjektet Bærekraftig utvikling av reiselivet i Moskenes kommune, og har fått anledning til å stille spørsmål. Jeg samtykker til:

- å delta i et intervju

- at opplysninger om meg publiseres slik at jeg kan indirekte gjenkjennes ut fra min arbeidsstilling

Jeg samtykker til at mine opplysninger behandles frem til prosjektet er avsluttet.

(Signert av prosjektdeltaker, dato)

8.2 Vedlegg 2 – Intervjuguide

Begrepene – bærekraftig utvikling

- 1) Hva legger du i begrepet bærekraft og bærekraftig reiseliv?
- 2) Hva er et bærekraftig reiseliv i dine øyne?

Reiselivet i Moskenes – generelt

- 1) Hvor viktig er reiselivet for utvikling av Moskenes kommune?
- 2) Hvor bærekraftig er reiselivet i Moskenes kommune nå?
- 3) Hva er de største utfordringene i reiselivet i Moskenes kommune?
- 4) Hva er de viktigste spesifikke tiltakene som må til for å utvikle reiselivet i kommunen på en bærekraftig måte som burde prioriteres på nåværende tidspunkt?
- 5) Hva tenker du om samarbeid mellom de forskjellige reiselivsaktørene, dvs. kommune, reiselivsnæringen og innbyggere?
- 6) Merke for bærekraftig reisemål – hvordan kan dette merket hjelpe til fremtidig bærekraftig utvikling av reiselivet i kommunen?
- 7) Er det noen tanker angående hva som må / skal endres i reiselivet i Moskenes i forhold til covid-19 pandemien?
- 8) Hvordan jobbes det med reiselivet på kommunalt nivå? (kun beslutningstakere)

Økonomisk bærekraft

- 1) Hvordan oppfatter du et økonomisk bærekraftig reiseliv?
- 2) Hva som må til for å skape en økonomisk lønnsom turisme i Moskenes som kan bidra til og styrke økonomisk bærekraft?
- 3) Hva syns du om de planlagte anløpene til Hurtigruten på Reine? Kan de hjelpe til bærekraftig utvikling av reiselivet i kommunen? Hvis ja, hvordan? Hvis nei, hvorfor?
- 4) Hva tenker du om innføring av turistskatt i Moskenes?
- 5) Hva som må til for å skape en helårlig turisme i Moskenes?

Sosiokulturell bærekraft

- 1) Hvilken type turisme som må til for at den sosiokulturelle delen av bærekraften blir ivaretatt?
- 2) I hvor stor grad er lokalsamfunnet i Moskenes kommune påvirket av turisme?
- 3) Hvilken holdning opplever du blant lokalbefolkningen med tanke på reiselivet i Moskenes?
- 4) Er lokalbefolkningen involvert i planleggingsarbeid i reiselivet? Hvis ja, hvordan? Hvis ikke, hvordan kan lokalbefolkningen i Moskenes involveres mer?

Miljømessig bærekraft

- 1) Hvor stor belastning på natur og miljø skaper reiselivet i Moskenes?
- 2) Hvordan burde vi legge til rette, og hvilke tiltak burde prioriteres for å gjøre reiselivet i Moskenes mer bærekraftig med tanke på miljø og natur?
- 3) Er det en spesifikk type turister som vi trenger i Moskenes for at belastning på naturen og miljø begrenses?
- 4) Har du noen tanker angående transport til og fra kommunen med tanke på turisme og bærekraft? Har du noen tanker angående offentlig transport?

Andre kommentarer?

