

Kraftlinjen Ørskog-Fardals påvirkning på rejselivet
- En kvalitativ undersøgelse af lokale rejselivsbedrífers mening

The effects from the power transmission line Ørskog-Fardal on tourism
- A qualitative study of the opinion of local tourism businesses

Peter Andresen

UNIVERSITETET FOR MILJØ- OG BIOVITENSKAP
Institutt for naturforvaltning
Masteroppgave 30 stp. 2012



*Der skjærer gjennom natten,
høit over skog og hei,
en sang i spændte kabler,
et øde sus på vei;
det er de løste kræfter
fra svarte myr og tjern,
som dirrer mørkt deroppe
langs stolpene av jern.*

Nordahl Grieg (1929)

Forord

Denne masteropgave er skrevet på Institut for naturforvaltning (INA) på Universitetet for Miljø- og Biovitenskap (UMB) i Ås. Opgaven er afslutning på masterstudiet i naturbaseret rejseliv.

Arbejdet med opgaven blev startet op tidligt i sommeren 2012 og skrivelserne fortsatte efteråret 2012 i Ås.

Temaet og problemstillingen for opgaven blev valgt ud fra egne interesser og senere finjusteret under vejledning fra først postdoktor Stian Stensland, siden professor Øystein Aas. Med opgaven håber jeg at kunne bidrage til at kaste mere lys over, hvordan kraftinstallationer og specielt kraftlinjer i naturområder kan påvirke et områdes rejseliv og rejselivsbedrifter.

Masterprojektet indgår som en del af et større forskningsprojekt, som ser på konflikter omkring etablering af nye kraftlinjer. Projektet gennemføres i samarbejde mellem SINTEF og Norsk institut for naturforskning (NINA), og finansieres af Norges forskningsråd.

Fotos der er anvendt i opgaven, og som ikke er påført en kilde, er taget af undertegnede under dataindsamlingen.

Jeg vil benytte denne lejlighed til at rette et stort tak til min hovedveileder, professor Øystein Aas fra UMB/NINA, for god og konstruktiv vejledning undervejs i opgaveskrivningen. Også en stort tak til min moder, der har gennemlæst opgaven og rettet en stor mængde norske ord til dansk.

En sidste stort tak fortjener bedriftsejerne, der trods en travl hverdag, velvilligt stillede op og lod sig interviewe. Uden dem havde der ikke været nogen opgave.

Universitetet for Miljø- og Biovitenskap, Ås, 14.12.2012

Peter Andresen

Resumé

Norge kommer i de kommende år til at se en lang række kraftlinjeudbygninger, hvilket vil påvirke en række samfundsaktører. Blandt andet vil rekreative interesser blive berørt. Denne masteropgave ser på hvordan rekreation i naturområder påvirkes af kraftlinjer. Opgaven tager udgangspunkt i et konkret caseområde på den nordlige del af den kommende kraftlinje mellem Ørskog i Møre og Romsdal og Fardal i Sogn og Fjordane. Det er et område med et veludviklet rejseliv og hvor projektets konsekvensudredning vurderede at en kraftlinje ville få stor negativ indvirkning på rejselivet. Fokus for opgaven er hvordan naturbaserede rejselivsbedrifter ser på kraftlinjen og de påvirkninger den kan medføre. Problemstillingen for opgaven er:

Hvordan ser kommercielle rejselivsaktører i områderne omkring Geiranger- og Hjørundfjorden på de mulige påvirkninger af den vedtagne kraftlinje mellem Ørskog og Fardal?

Foruden kraftlinjens påvirkninger, undersøges også holdningen til de forskellige tracévalg samt bedrifternes opfattelse af de turistlandskab de opererer i.

Opgaven er gennemført som et kvalitativ studie af rejselivsbedrifter, hvor ialt 15 informanter deltog i interviews. Interviewene blev udført i sensommeren 2012.

Opgavens resultater viser, at informanterne ikke troede at kraftlinjen ville betyde nogen nævneværdig påvirkning af hverken rejselivet eller informanternes bedrifter. Det var en udbredt accept at kraftlinjen, for at udbedre regionens problemer med strømforsyningen. Samtidig var der to informanter der udtrykte bekymring for rejselivet i Hjørundfjorden.

De fleste informanter foretrak den koncessionsgivne tracé i Hjørundfjorden, frem for tracéen der gik forbi Hellesylt og UNESCO-området som Geirangerfjorden er en del af. Selv bedrifter med tilknytning til Hjørundfjorden foretrak den tracé, trods det at de ville få linjen tættere på. I forhold til løsningen med et havkabel, mente nogle informanter at det var en bedre løsning rent visuelt, mens andre mente at det var bedre at genbruge tracéen fra den eksisterende linje.

Det turistlandskab informanterne så, var et urørt landskab, men med en vis menneskelig påvirkning. Kombinationen af kultur og natur var landskabets største fortrin i rejselivssammenhæng. Samtidig gav de udtryk for at der var en bestemt grænse mellem de to, som ikke kunne overskrides uden at påvirke rejselivet negativt.

Nøgleord: Kraftlinjer, rejseliv, rekreation, turistlandskab, landskabsoplevelse, Ørskog, Fardal, Geirangerfjorden, Hjørundfjorden, LAC, NIMBY, UNESCO.

Abstract

In the coming years Norway faces a wide range of power transmission line extensions, which will affect a number of community stakeholders. Among others, recreational interests will be affected. This masters' thesis takes a closer look at how recreation in natural areas is affected by power transmission lines. The thesis is based on a specific case area around the northern part of the future power line between Ørskog and Fardal in western Norway. The area has a well-developed tourism industry and the project impact calculation estimated that a power line would have a major negative impact on the tourism in this area. The major research question that is sought in this masters' thesis is:

How do the commercial tourism businesses in the areas around Geiranger and Hjørundfjorden perceive the potential impact from the power line between Ørskog and Fardal?

In addition to the impacts of the power line, the thesis will also look at the attitudes towards the different trench choices and the perception of the businesses of the tourist landscape they operate in. The thesis is conducted as a qualitative study of tourism business, with a total of 15 informants participating in the interviews. The interviews were conducted late in the summer of 2012.

The results shows that most informants did not believe that the power line would have any significant impact on either tourism in the area or their own businesses. It was widely accepted that the power line was going to be built, since it will overcome problems with the electricity supply for the region. That being said, there were two informants who expressed concerns about the tourism in Hjørundfjorden. Still most informants preferred that the concession were given to the trench in Hjørundfjorden, rather than the trench that passed by Hellesylt and Geirangerfjorden, which is a part of the UNESCO area. Even businesses related to Hjørundfjorden preferred that trench, despite the fact that the line would be located closer to them. Regarding the alternative with a submarine power cable, some informants believed that it would be a better solution due to its lower visibility, while others felt that it would be better to reuse the trench from the existing power line. The informants described the tourist landscape as an untouched landscape, but with a degree of human influence. The combination of culture and nature was the biggest advantage of the landscape in a tourism context. At the same time, the informants made it clear that there was a certain limit of changes between the two that could not be exceeded without affecting the tourism negatively.

Keywords: Power lines, tourism, recreation, tourism landscape, UNESCO, LAC, NIMBY landscape experience, Ørskog, Fardal, Geirangerfjorden, Hjørundfjorden.

Indholdsfortegnelse

Forord.....	I
Resumé.....	II
Abstract.....	III
Indholdsfortegnelse.....	IV
Figurliste.....	VI
Tabelliste.....	VII
1 Indledning.....	1
1.1 Baggrund for opgaven.....	2
1.2 Problemstilling.....	3
1.3 Afgrænsning.....	4
1.4 Begrebsafklaring.....	6
2 Baggrund for kraftlinjen.....	8
2.1 Det politiske rammeværk.....	9
2.2 Baggrunden for kraftlinjen Ørskog-Fardal.....	10
2.2.1 Projektets omfang.....	11
2.2.2 Tracéer og tracévalget.....	11
2.2.3 Oversigt over etableringsprocessen.....	12
2.3 Kraftlinjer og æstetik.....	14
3 Beskrivelse af områdets rejseliv.....	16
3.1 Naturbaseret rejseliv i Norge.....	17
3.2 Rejseliv i projektområdet.....	18
3.2.1 Historisk perspektiv.....	18
3.2.2 Dagens rejseliv.....	19
3.2.3 Udmærkelser og priser.....	20
3.3 Kraftlinjen Ørskog-Fardal i et rejselivsperspektiv.....	21
4 Teori.....	25
4.1 Kraftlinjer i det visuelle landskab.....	26
4.2 Offentlighedens opfattelse af kraftlinjer.....	28
4.2.1 NIMBY.....	30
4.3 Rejseliv og kraftlinjer.....	32
4.4 Konsekvensvurdering af et tiltag.....	34
4.5 Limits of acceptable change.....	36
4.6 Destination image.....	38
4.7 Opsummering på teori afsnit.....	40

5 Metode.....	41
5.1 Før dataindsamlingen.....	42
5.1.1 Metodevalg og forskningsdesign.....	42
5.1.2 Udvalgsstrategi.....	43
5.1.3 Strukturering af interviewene.....	44
5.2 Gennemførslen af interviewene.....	45
5.3 Efter interviewene.....	46
5.3.1 Transskription.....	46
5.3.2 Fremstilling af data.....	47
5.3.3 Analyse.....	48
5.4 Ethiske refleksioner.....	48
5.5 Præsentation af informanterne.....	50
6 Resultater og analyse.....	52
6.1 Indledning til afsnit.....	53
6.2 Overordnet billede.....	53
6.3 Kraftlinjen Ørskog-Fardal.....	54
6.3.1 Informanternes generelle forhold til kraftlinjer.....	54
6.3.2 Holdning til kraftlinjen Ørskog-Fardal.....	56
6.3.3 Tracévalget.....	58
6.3.4 Planlægnings- og koncessionsprocessen.....	63
6.3.5 Afbødende tiltag.....	69
6.3.6 Meningspåvirkning i forhold til kraftlinjen.....	72
6.4 Udvalgte temaer.....	78
6.4.1 Turistlandskabet.....	78
6.4.2 Kraftlinjens påvirkning på bedrifterne.....	84
6.4.3 Turisters oplevelse af kraftlinjen.....	91
7 Diskussion.....	95
7.1 Indledning til diskussionsafsnittet.....	96
7.2 Bedrifternes opfattelse af kraftlinjen.....	96
7.3 Påvirkning af rejselivet i caseområdet.....	98
7.4 Foretrukket tracéløsning.....	99
7.5 Turistlandskabet.....	101
7.6 Afrunding.....	103
8 Referencer.....	105
9 Bilag.....	111

Figurliste

Figur 1: Den eksisterende linjes krydsning af Storfjorden.....	1
Figur 2: De to hovedtracéalternativer på den nordlige delstrækning af kraftlinjen Ørskog-Fardal.....	3
Figur 3: Forholdet mellem friluftsliv, rejseliv og fritidsboliger.....	5
Figur 4: Den eksisterende linjes krydsning af Sykkylsfjorden.....	8
Figur 5: Planlægnings- og koncessionssystemet for kraftlinjer.....	12
Figur 6: Cruisetrafik på Geirangerfjorden.....	16
Figur 7: Håndfarvet foto fra Geiranger fra tidligt på 1900-tallet.....	18
Figur 8: Turistrelaterede overnatninger i Møre og Romsdalen i 2011.....	19
Figur 9: DNT og NHO's postkortkampagne om kraftlinjen Ørskog-Fardal.....	24
Figur 10: Den eksisterende linjes krydsning af Hjørundfjorden.....	25
Figur 11: Bestemmende faktorer for offentlighedens attitude i forhold til placering og konstruktion af kraftlinjer.....	30
Figur 12: Turisternes mulige handlingsmønstre efter opførslen af en kraftlinje.....	33
Figur 13: "Konsekvensvifta".....	35
Figur 14: Fire komponenter i en destinations image. Alle komponenter der indgår i en destinations image, kan placeres et sted langs de to akser.....	39
Figur 15: En af Geirangerfjordens fjeldgårde.....	41
Figur 16: Opbygning af interviewguide.....	45
Figur 17: Den nuværende tracé i Ørskog.....	52
Figur 18: Ordsky med karakteristiske ord fra interviewene.	55
Figur 19: Udsigten ud igennem Hjørundfjorden.....	95

Tabelliste

Tabel 1: Oversigt over informanter, med angivelse af hovedaktivitet, påvirkningens type, årligt antal besøgende, bedriftstype og kerneområde for aktiviteter	51
Tabel 2: Citater om generelle holdninger til kraftlinjer i naturområder.....	55
Tabel 3: Citater om kraft som grundlag for områdets turisme.....	55
Tabel 4: Bedrifternes fordeling efter deres attitude over for kraftlinjen i forhold til tracéen deres aktiviteter var tilknyttet.....	57
Tabel 5: Citater om kraftlinjen i et NIMBY-Perspektiver.....	59
Tabel 6: Informanternes meninger om de 2 hovedtracéeralternativer.....	59
Tabel 7: Opsummering af argumenter for de to hovedtracéer.....	60
Tabel 8: Citater om indifferens i forhold til tracévalget.....	60
Tabel 9: Bedrifternes fordeling efter foretrukket tracé i i forhold til tracéen deres aktiviteter var tilknyttet.....	60
Tabel 10: Informanternes meninger om havkabelalternativet.....	62
Tabel 11: Opsummering af argumenter for og imod havkabler.....	62
Tabel 12: Citater om Statnetts inddragelse af rejselivsbedrifterne.....	65
Tabel 13: Citater om planlægningsprocessen.....	67
Tabel 14: Citater om rejselivets inddragelse i debatten om kraftlinjen.....	68
Tabel 15: Informanternes meninger om Statnetts hensyntagen til turismen.....	69
Tabel 16: Informanternes meninger om sanering af den gamle linje.....	70
Tabel 17: Informanternes meninger om virkningen af kamuflage.....	71
Tabel 18: Opsummering af argumenter for og imod kamuflering	71
Tabel 19: Citater om landskabet som Uberørt/menneskepåvirket landskab.....	78
Tabel 20: Citater om kombinationen af kultur og natur som landskabskvalitet.....	80
Tabel 21: Citater om visuelle kontra funktionelle egenskaber som landskabskvalitet.....	82
Tabel 22: Informanternes antagelse af årsager til at turisterne kommer til området.....	82
Tabel 23: Citater om kraftlinjens visuelle påvirkning.....	85
Tabel 24: Citater om kraftlinjens påvirkning på antallet af turister.....	86
Tabel 25: Citater om hvorvidt kraftlinjen vil betyde konkrete ændringer i bedrifterne.....	89
Tabel 26: Informanternes oplevelse af turisternes reaktion på den naværende kraftlinje.....	92
Tabel 27: Informanternes forklaring på hvorfor turisterne ikke vil reagere på kraftlinjen.....	93

1 Indledning



Figur 1: Den eksisterende linjes krydsning af Stor fjorden

1.1 Baggrund for opgaven

Som Nordahl Grieg-digtet på første side på poetisk vis fortæller, er kraftlinjer ikke noget nyt fænomen. Det har fascineret og ærefrygtet os i mange årtier. Allerede i 1929 hvor digtet blev skrevet, var der sang i de spændte kabler langs masterne af jern. Siden dengang er der sket meget med både strømproduktionen og strømforsyningen. I dag står Norge over for en periode med omfattende udbygninger af strømmettet og opgraderinger af det eksisterende strømnet, for dels at øge overføringskapaciteten og dels gøre det muligt at tilknytte ny kraftproduktion (Statnett 2011b). Som et led i disse opgraderings- og udbygningsplaner, fik Statnett i december 2011 koncession af Olje- og energidepartementet til at opføre en ny kraftledning fra Ørskog i Møre og Romsdal til Fardal i Sogn og Fjordane¹. Linjen skal delvist erstatte en eksisterende 132 kV linje, for at sikre forsyningen af strøm til Nordvestnorge og Midtnorge. Desuden vil kraftlinjen gøre det muligt for planlagte vind- og vandkraftanlæg i Sogn og Fjordane og i Sundmøre at blive koblet på strømmettet (OED 2011a; Statnett 2011b).

Når det eksisterende strømnet udbygges, vil flere planlagte linjer komme til at gå igennem naturområder og derved skabe konflikter med andre samfundsaktører indenfor f.eks. rejseliv, friluftsliv og fritidsboliger (Tangeland & Aas 2010).

Den planlagte kraftlinje mellem Ørskog og Fardal er ingen undtagelse og vil også komme til at gå igennem store naturområder og krydse flere fjorde. En af de samfundsaktører, som er vurderet til at blive mest påvirket, er rejselivet. Konsekvensudredningen for kraftlinjen for temaerne rejseliv, friluftsliv og fritidsboliger der blev lavet i 2006, vurderede at kraftlinjen, især på den nordlige delstrækning, vil kunne få en stor negativ indvirkning på områdets rejseliv (Tangeland *et al.* 2006).

Konsekvensudredningens konklusion er udelukkende baseret på ekspertvurderinger, da der ikke findes nogen empirisk forskning, der ser på kraftlinjers indvirkning på rekreative brug og rejseliv (Tangeland & Aas 2010). Den forskning, der er gjort på kraftlinjer, har enten været fokuseret på helsemæssige eller biologiske problemstillinger, eller den har set på offentlighedens opfattelse af kraftlinjer (Tangeland & Aas 2010).

I planlægningsprocessen blev flere alternative linjeføringer vurderet og konsekvensudredet for den nordlige delstrækning, men valget faldt på hovedtracé 1, bl.a. krydser Hjørundfjorden og Storfjorden i luftspænd. Den anden hovedtracé (hovedtracé 2) der blev vurderet gik forbi Hellesylt og Verdensarvsområdet Geiranger, blev fravalgt (Tangeland *et al.* 2006; OED 2011b). De to

¹ Se bilag I for kort

hovedtracéalternativer for den nordlige delstrækning er vist i figur 2².



Figur 2: De to hovedtracéalternativer på den nordlige delstrækning af kraftlinjen Ørskog-Fardal. (Statnett 2007a)

1.2 Problemstilling

Med den udbygning af strømnettet Norge står over for, er der brug for at få lukket kundskabshullet omkring kraftlinjers påvirkning på rekreative interesser. Formålet med denne opgave er at medvirke til dette ved at undersøge kraftlinjers indvirkning på rejselivet i et område. Fokus i opgaven vil ligge på, hvordan rejselivsbedrifter oplever den planlagte kraftlinje og hvordan bedrifterne tror at disse kraftinstallationerne kan påvirke turisternes oplevelse af naturområder og brugen af disse. Der ønskes også svar på hvordan bedriftsejerne eller repræsentanter for bedrifterne tror at kraftlinjen vil påvirke deres bedrifter.

Opgaven vil rent geografisk fokusere på den nordlige del af Ørskog-Fardal-linjen, på strækningen Ørskog-Leivdal³. Netop i dette område findes der betydelige friluftsliv- og rejselivsinteresser og kraftlinjen blev af Tangeland *et al.* (2006) vurderet til at få svært stor negativt påvirkning på rejselivet, uanset hvilken af de to hovedalternativer der blev valgt. Da linjen ikke er opført endnu, er udgangspunktet for masteropgaven ikke oplevede effekter, men hvordan rejselivsbedrifterne ser på mulige fremtidige effekter af energiinstallationer.

² Se bilag II for detaljeret kort over det nordlige delområde

³ Se bilag I for oversigtskort over delområder

Med udgangspunkt i ovenstående formål, bliver problemstillingen for masteropgaven følgende:

Hvordan ser kommercielle rejselivsaktører i områderne omkring Geiranger- og Hjørundfjorden på de mulige påvirkninger af den vedtagne kraftlinje mellem Ørskog og Fardal?

På baggrund af den valgte problemstilling er følgende forskningsspørgsmål fremsat:

1. Hvordan opfatter rejselivsbedrifterne den kommende kraftlinje og tror de, den vil påvirke rejselivet i området?
2. Hvorfor eller hvorfor ikke tror rejselivsbedrifterne, at kraftlinjen vil påvirke rejselivet i caseområdet?
3. Hvilken tracéløsning foretrækkes for kraftlinjen for bedrifterne med tilknytning til hovedtracé 1 i forhold til bedrifter med tilknytning til hovedtracé 2?
4. Hvordan oplever og beskriver rejselivsbedrifterne turistlandskabet i det område de opererer i. Herunder ønskes undersøgt hvordan bedrifter ser på landskabet i relation til rejselivet. Hvilke kvaliteter har det i rejselivssammenhæng og hvordan ser bedrifternes ideelle landskab ud i forhold til rejselivet?

1.3 Afgrænsning

Rent geografisk fokuseres der på områderne omkring Geiranger- og Hjørundfjorden. Andre områder kunne være valgt ud, men da tracéen krydser netop disse områder, hvor der er betydelig rejselivaktivitet, er disse valgt. Området er ikke begrænset til eksakt de to fjorde, men tæller også de omkringliggende landområder. Da bedrifter kan operere mange steder og ofte langt fra deres tilholdssted, er det vanskeligt at trække en eksakt grænse for en geografisk afgrænsning. Derfor afgøres afgrænsningen i praksis af, om turistbedrifterne opererer i områderne rundt fjordene, og ikke af om de er geografisk lokaliseret i de to områder.

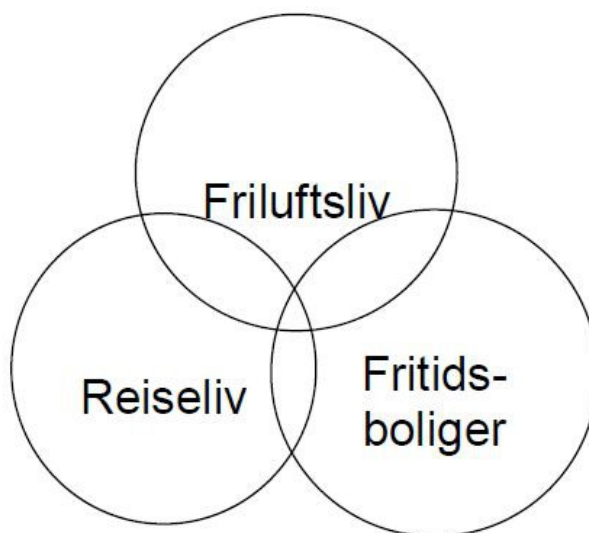
Fokus i opgaven vil være på aktører med en kommerciel interesse i det naturbaserede rejseliv i fjordområderne. Private friluftsfolk uden en kommerciel interesse i området, vil således ikke blive behandlet i opgaven, ligesom ikke-kommercielle organisationer såsom Den Norske Turistforening og Verdensarvsrådet for Vestnorsk Fjordlandskap heller ikke vil blive behandlet.

Turisterne kunne også have været udvalgt som informantgruppe, men årsagen til at det er bedrifter

der blev interviewet skal findes i, at bedrifterne kender både deres gæster og deres operative område og derfor må antages at være bedre end enkeltturister til at komme med en helhedsvurdering af tiltaget.

Indenfor rejseliv er der flere typer rejsende, der kan sorteres efter formålet med rejsen. Denne opgave vil koncentrere sig om den del af rejselivet, der indbefatter ferie- og fritidsrejsende. Forretningsrejser og Kursus- og konferencerejser og de bedrifter, der driver med denne type rejseliv, vil ikke blive berørt, da de falder uden for denne afgrænsning. Ifølge Kamfjord (2010) vil disse typer rejsende ofte have begrænset tid til at se området. Derfor bliver bedrifter der driver med den type rejsende uinteressant i denne opgave og fokus er på ferie- og fritidsrejsende. Set fra rejselivsbedriftenes synspunkt er afgrænsningen mellem de forskellige typer rejsende ofte knapt så skarp, da bedrifter vil modtage forskellige slags kunder. Det afgørende bliver derfor at bedrifterne modtager kunder fra segmentet ferie- og fritidsrejsende og ikke udelukkende beskæftiger sig med bedriftskunder.

En anden afgrænsning der bør foretages, er afgrænsningen indenfor gruppen rekreationsbrugere. Disse brugere kan inddrages i tre hovedgrupper: friluftslivsudøvere, turister og hyttebrugere. Grænserne mellem de tre grupper er delvist flydende og overlappende (Tangeland & Aas 2010). Figur 3 illustrerer forholdet mellem de tre rekreationsgrupper.



Figur 3: Forholdet mellem friluftsliv, rejseliv og fritidsboliger (Kilde: Tangeland & Aas 2010)

I denne opgave vil fokus være på rekreationsgruppen rejseliv og de bedrifter, der beskæftiger sig med rejseliv. Grupperne friluftsliv og fritidsboliger vil således ikke blive behandlet mere indgående end der, hvor der er et naturligt overlap med rejseliv.

1.4 Begrebsafklaring

Ifølge Johannesen *et al.* (2011) er det nødvendigt at definere begreber, for at tydeliggøre betydningen. Derved sikres at både forsker og læser forstår ordet ens og misforståelser undgås. Derfor er de centrale nøglebegreber for masteropgaven defineret herunder.

Interview

Interview, dybdeinterview, dybdesamtaler og forskningsinterview er synonymmer, der dækker over det samme: en faglig samtale hvis formål er at fremskaffe beskrivende information om, hvordan andre mennesker oplever forskellige sider af deres livssituation (Dalen 2004). Igennem denne opgave er der konsekvent brugt betegnelsen interview.

Informant

To andre benævnelser der ofte bruges i flæng, er informant og respondent. Johannesen *et al.* (2011) skriver, at respondent bruges om en person, der svarer på en kvantitativ undersøgelse. En person, der deltager i en kvalitativ undersøgelse, kaldes for informant. Derfor er betegnelsen informant brugt igennem denne opgave om de personer, der har deltaget i undersøgelsen

Rejseliv

Turisme og rejseliv er et begreber, hvortil der ofte knytter sig en vis uklarhed om, hvad de indbefatter (Kamfjord 2011). Definitionen på turisme er ifølge FN organisationen World Tourism Organization (WTO):

”The activities of people traveling to and staying at a places outside their usual environment for not more than one consecutive year for leisure, business and other purposes.

(WTO 1995:1)

Ud fra WTO's definition dækker turisme over en bred skare af besøgende med vidt forskellige formål og rejselængde på rejsen. På norsk bruges ordene turisme og turist om ferie- og fritidsrejsende og inkluderer således ikke forretningsrejsende. Det er denne tilgang, der er taget udgangspunkt i i opgaven, hvor forretningsrejsende og rejselivsbedrifter, der decideret er rettet mod forretningsrejsende, ikke er medtaget (Kamfjord 2011).

Ifølge Kamfjord (2011) bruges ordene turisme og rejseliv ofte med samme betydning. For at undgå misforståelse i opgaven er der konsekvent brugt ordet rejseliv, med henvisning til ovenstående definition af turisme. Personer, der rejser, omtales som turister.

Naturbaseret rejseliv

Begrebet rejseliv dækker i dag over et stort og uensartet marked, der kan opdeles i flere forskellige segmenter. Bl.a. kan nævnes økoturisme, geoturisme, ansvarlig turisme og naturbaseret turisme (Page & Dowling 2002). Denne opgave vil primært fokusere på bedrifter, der placerer sig indenfor segmentet naturbaseret turisme og bedrifterne, der er interviewet, befinder sig alle, helt eller delvist, indenfor dette segment. Ifølge Page & Dowling (2002) kan naturbaseret turisme defineres som turisme, hvor oplevelsen af natur er det primære mål med rejsen. Fokus for rejsen vil være rettet mod at studere eller observere flora, fauna eller landskabet.

2 Baggrund for kraftlinjen



Figur 4: Den eksisterende linjes krydsning af Sykkylsfjorden

2.1 Det politiske rammeværk

Det nuværende politiske rammeværk for udbygningen af det centrale strømnet, anvises i Stortingsmelding 14, Vi byger Norge – Om udbygning af strømnettet (OED 2012). Meldingen blev godkendt i statsrådet 2. marts 2012 og er således yngre end kraftlinjen Ørskog-Fardal, men anbefalingerne bygger på tidligere gældende energipolitik.

Det overordnede mål for udbygningen af kraftnettet er, at det skal være samfundsmæssigt rationelt. Det betyder, at den samfundsmæssige nytte må være større end den samfundsmæssige omkostning. I den vurdering medtages både værdier der kan prissættes og værdier der vanskeligt lader sig prissætte, såsom naturværdier og rekreative værdier (OED 2012).

Regeringen har fastsat følgende mål, for udbygningen og modernisering af strømnettet:

- Sikker tilførsel til strøm i alle landsdele
- Høj fornybar elektricitetsprocent
- Tilstrækkelig overføringskapacitet mellem regioner
- Et klimavenligt energisystem som tager hensyn til biodiversitet, lokalsamfund og andre samfundsinteresser.

(OED 2012)

Disse mål omsættes i Stortingsmeldingen til overordnede mål for netselskaberne:

- En bedst mulig tilpasning af netkapaciteten til ændringer i forbrug og produktion, ved at være tidligt ude med planlægning og investeringer.
- Lægge til rette for en god og tidlig dialog med interessenter og sørge for, at udbygningerne sker med mindst mulig belastning for tredjeparter, naturmangfold, landskab og andre arealinteresser.
- Have kompetence og kapacitet til å gennemføre omkostningseffektive udbygninger med så korte udbygningstider som mulig.

(OED 2012)

I koncessionsprocessen er det energimyndighedernes job at sørge for at projekter, som får tilladelse, er i overensstemmelse med disse mål. Selve myndighedernes behandlingen af projekter, stilles der også krav til i Stortingsmeldingen:

- Effektiv og tilstrækkelig hurtig behandling af projekterne.
- Involvering af berørte parter og interessenter, i en god og grundig proces.

I Stortingsmeldingen fremhæves andre ting regeringen vægtlægger ved udbygningen af centralnettet. En vigtigt punkt er, at regeringen vægtlægger at de negative påvirkninger fra kraftlinjerne reduceres, bl.a. ved at benytte afbødende tiltag.

Regeringen vurderer, at det for centralnettets vedkommende ofte vil være mest samfundsmæssigt rationelt at benytte sig af luftledninger. En af årsagerne til det er, at det er brugerne, der skal betale for netinvesteringer gennem netleje.

Med hensyn til selve processen med at tage beslutninger om netinvesteringer lægges ansvaret med netudviklingen hos Statnett og de andre netselskaber, mens myndighedernes rolle er at stille krav til netselskaberne og godkende anlæggene. Fordi nye kraftlinjer kan være konfliktfyldte, er det vigtigt at inddrage både lokale, regionale og centrale interesser i sagsbehandlingen. Regeringen opfordrer til, at der tidligt i processen bliver afholdt befaringer, folkemøder og høringsrunder, for at sikre åbenhed. I den forbindelse er det afgørende, at lokalsamfundet, grundejere, brugsrettighedshavere og andre lokale aktører deltager i de formelle processer (OED 2012).

2.2 Baggrunden for kraftlinjen Ørskog-Fardal

Projektet med opførelsen af kraftlinjen Ørskog-Fardal er organiseret af Statnett, der er en statsvirksomhed, underlagt Olje- og energidepartementet (OED). De driver ikke selv kraftproduktion, men har ansvaret for at koordinere produktion og forbrug af elektricitet, så der til enhver tid er ligevægt. Deres kernevirkosomhed indbefatter blandt andet at tilbyde tilgang til centralnettet på ens vilkår for alle, at udvikle det centrale strømnet og sørge for godt vedligehold (Statnett u.å. a). Den kommende kraftlinje mellem Ørskog og Fardal er en del af centralnettet og ejes, vedligeholdes og udbygges derfor af Statnett (Statnett u.å. b).

Det norske elektricitetsnet er inddelt i tre forskellige niveauer: Centralnet, regionalnet og det lokale distributionsnet. Det centrale net har typisk en høj spænding på 300 eller 420 kV for at minimere det fysiske energitab undervejs. Det transporterer strømmen over lange afstande, f.eks. mellem landsdele eller til og fra udlandet (Statnett u.å. b).

Centralstrømnettet er udviklet og etableret fra 1950'erne og frem til slutningen af 80'erne.

Potentialet for yderligere udvidelser er i dag udtømt mange steder og presset er i dag så stort på

nettet, at det ligger ud over de grænser, der er forsvarlige for hensynet til sikker drift (OED 2012). Derfor har Statnett et mål om, frem mod 2030, at udvikle næste generation centralnet. Det indebærer en opgradering af nuværende centralnet for sikre tilstrækkelig kapacitet for at møde fremtidige behov (Statnett 2011b). Som et led i at nå 2030-målet etableres kraftlinjen mellem Ørskog og Fardal.

Den mere konkrete årsag til at Statnett ønsker at bygge netop denne kraftlinje, er et ønske om at forbedre forsyningssikkerheden til Midt-Norge. Midt-Norge har i normalår et kraftunderskud på 8 Twh og med det nuværende net, er der ikke tilstrækkelig overføringskapacitet ind i regionen til at håndtere et øget energibehov i tilfælde af tørre senvintre og forår.

En anden årsag til at Statnett ønsker at bygge kraftlinjen er, at det med den nuværende kapacitet på nettet, ikke er muligt at udnytte nye fornybare energikilder i Sogn og Fjordane og i Sunnmørere regionen. Med en større kraftlinje vil der blive kapacitet til, at kunne tilkoble nye fornybare energikilder. Der foreligger mange planer om småkraftproduktion i disse områder, men for at de kan godkendes, kræves der en udbygning af centralnettet. Alene for Sogn og Fjordane lå der i 2011 over 100 planer, som ventede på behandling hos Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) (Statnett 2011b).

2.2.1 Projektets omfang

Selve kraftlinjen mellem Ørskog-Fardal bliver 285 km. lang og indebærer, at der skal opsættes ca. 800 master. I snit er det tre master pr. kilometer, men afstanden mellem masterne varierer fra 200 m til 900 m. Ifølge koncessionsansøgningen fra 2007, skal kraftledningerne holdes oppe af portalmaster⁴, med en varierende mastehøjde på 16-44 meter (Statnett 2007a). Ud over selve kraftlinjen skal der bygges seks nye transformatorstationer i hhv. Sogndal, Høyanger, Moskog, Alfoten, Ørsta og Sykkylven. Projektet med at etablere den nye 420 kV ledning medfører ikke kun nye konstruktioner. Kraftlinjen medfører også at over 170 km eksisterende 132 kV kraftlinje samt Fardal transformatorstation i Sogndal saneres (Statnett u.å. c).

2.2.2 Tracéer og tracévalget

Projektområdet for kraftlinjen er delt i tre sektioner: Nordre, midtre og søndre⁵. I denne masteropgave er det det nordre delområde, der vil være i fokus. Dette område strækker sig fra Ørskog til Leivdal. For denne strækning blev der søgt om koncession til to alternativer til

⁴ Se bilag III for skitser af masterne og sammenligning med eksisterende masterne.

⁵ Se bilag I for kort over delområder

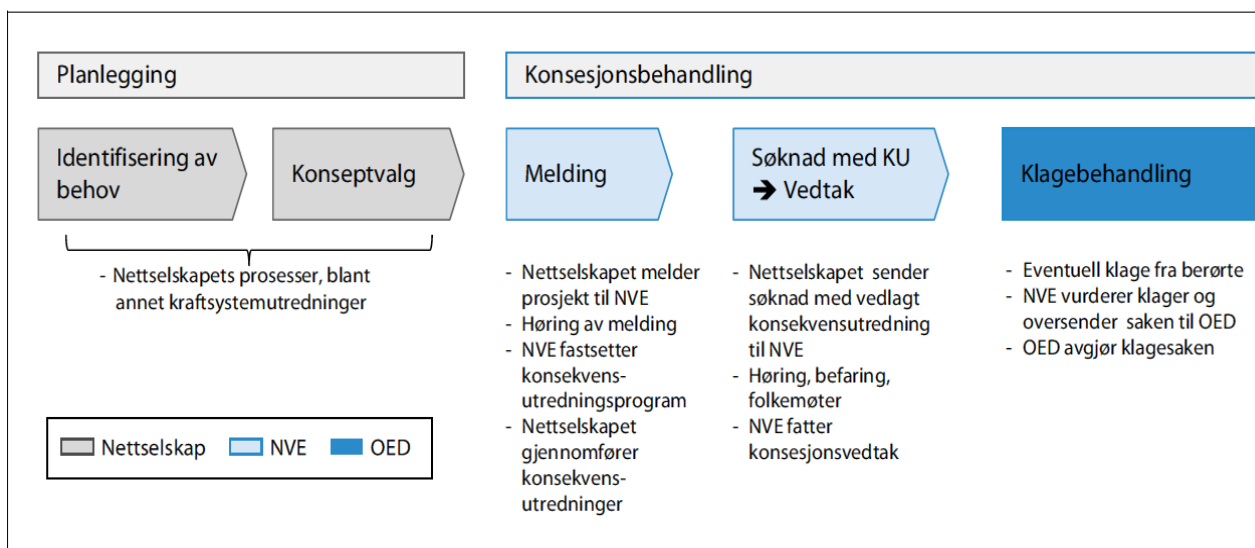
hovedtracéen for kraftlinjen⁶ (Tangeland *et al.* 2006). Hovedalternativ 1 gikk fra Leivdal over Austefjorden til Hjørundfjorden, som den krydsede. Herfra gikk den videre over Sykkylsfjorden til Sykkylven, for til sist at krydse Storfjorden og ende i Sjøholt ved Ørskog. Hovedalternativ 2 gikk fra Leivdal til Hellesylt og nordpå forbi Stranda og over Storfjorden til Ørskog.

I planlægningsarbeidet blev der, foruden alternativene for luftledninger, også udredet forskjellige alternativer for havkabler. Det ene var en løsning med havkabel på hele strækningen fra Fardal til Ørskog og et alternativ med kabling fra Leivdal til Ørskog, med havkabel fra Austerfjord til Ørskog⁷ (Aarrestad 2007). Senere blev også udredet en løsning med havkabel fra Store-Standal i Hjørundfjorden til Ørskog (OED 2011b).

Koncessionen blev givet luftledning i hovedtracé 1, med nogle mindre ændringer, hvor den primære var, at linjen skal følge den gamle tracé over Hjørundfjorden og nordpå langs fjordens østside⁸. I den søgte tracé gikk linjen på vestsiden og krydsede Hjørundfjorden nordligere.

2.2.3 Oversikt over etableringsprosessen

Procesen med at etablere kraftlinjen mellom Ørskog og Fardal har været lang og omfangsrig. Det generelle planlægnings- og koncessionssystem for kraftlinjer, og som også blevet fulgt i forbindelse med Ørskog-Fardal-linjen er vist i figur 5.



Figur 5: Planlægnings- og koncessionssystemet for kraftlinjer (Kilde: OED 2012)

⁶ Se bilag II for kort over tracéer i det nordlige delområde

⁷ Se bilag IV for kort over udredede havkabeltracéer

⁸ Se bilag II for kort

At processen er langvarig, understreges af, at alene koncessionsbehandlingen, dvs. perioden fra Statnett meldte projektet til klagebehandlingen fra OED var færdig og der lå et endelig vedtag, tog over seks år.

At give et komplet billede af processen og arbejdsgangene for projektet, er alt for omfattende for denne opgave. Derfor er kun de væsentligste begivenheder anført i tidslinjen herunder:

- November 2005:** Statnett udsendte information om opstart af planarbejdet og meldte projektet til NVE
- Marts 2007:** Statnett indsendte ansøgning om koncession til NVE.
- Juni 2009:** Statnett fik anlægskoncession og ekspropriationstilladelse af NVE til opførslen af kraftline Ørskog-Fardal.
- Oktober 2009:** Klagebehandlingen overgik til OED, som skulle fatte det endelige vedtag.
- April 2011:** Der bliver truffet de endelige vedtag for to delstrækninger af kraftlinjen. Strækningerne udgør omtrent halvdelen af den samlede strækning.
- Efterår 2011:** Skovrydningen på tracéen for kraftlinjen begyndte
- December 2011:** Olje- og energidepartementet traf det endelige vedtag for de sidste delstrækninger. Derved forelå der vedtag for hele strækningen Ørskog-Fardal. Vedtaget blev truffet d. 21.12.11.
- Foråret 2012:** De første master rejstes.
- Marts 2012:** Statnett meddelte at den samlede pris for kraftlinjen Ørskog-Fardal ville blive 600 mio. kr. dyrere end rammen på 4,9 mia. kr.
- 2015:** Kraftlinjen Ørskog-Fardal færdigstilles

(NVE 2009; OED 2011a; OED 2011b; Statnett u.å. D; Statnett 2005)

2.3 Kraftlinjer og æstetik

Kraftlinjer i naturen udgør en æstetisk udfordring og derfor stilles der ofte spørgsmål til, hvorfor der ikke lægges kabler i jorden og havet i stedet for at rejse master og lave luftledninger, som synes mere i landskabet. Dette spørgsmål har været rejst ved bl.a. kraftlinjen i Hardanger, mellem Sima og Samnanger og blev også stillet ved kraftlinjen mellem Ørskog-Fardal (NRK 2010). Kabling i jorden og havkabler blev også udredet som alternativer til de to hovedtracéer for kraftlinjen Ørskog-Fardal, men blev fravalgt af forskellige grunde (OED 2011a). To af de væsentlige årsager var prisen og forsyningssikkerheden (Statnett u.å. d).

Prisen per kilometer 420 kV luftledning er i snit 4 mio. NOK. Prisen for et kabel i jorden eller i havet er 4-10 gange så høj (Statnett u.å. d). Alle de udredede tracéer for havkabler ville derfor medføre en betragtelig meromkostning, som det i sidste ende ville være forbrugerne der skulle betale gennem netlejen. Desuden ville større dele af den eksisterende kraftlinje skulle beholdes ved brug af havkabler (Statnett 2010b).

Med hensyn til forsyningssikkerheden er luftkabler mere udsatte for fejl, da de udsættes for vind og vejr. Til gengæld er luftledninger lettere tilgængelige og fejl kan hurtigere udbedres. Omvendt forholder det sig for jordkabler. Her er fejl mere sjældne, men er til gengæld meget tidskrævende at udbedre. Det kan tage op til flere måneder at reparere en fejl på et jord- eller søkabel (Statnett 2007b).

Selvom kabling, enten i jorden eller fjordene, i udgangspunktet tænkes at være usynlige rent visuelt, er dette ikke tilfældet. I hver ende af kablingen er det nødvendigt med anlæg og de kan derved stadig udgøre stor visuel påvirkning. En kabling mellem f.eks. Ørskog og Leivdal ville have skulle udføres med vekselstrømteknik (Aarrestad 2007). Et søkabel ville derfor have betydet et anlæg i hver ende på omkring 2000 m². Anlæg af den størrelse i vandkanten kan, i tillæg til anlægsvejene, udgøre betydelige indgreb i brat terræn, f.eks. langs fjordarme (OED 2012).

De retningslinjer Statnett følger for kabling, er udstukket i Stortingsproporsisjon nr. 19. 2000-2001. I Stortingsproporsisjonens kapitel 6 om miljø og æstetiske hensyn ved bygning af kraftlinjer, fremgår det at:

"Jordkabel kan ut frå miljøomsyn vere eit alternativ til luftleidning. Kabling er særskild kostbart, særleg ved høge spenningsnivå, der mykje straum skal overførast. Normalt er kostnadstilhøvet mellom luftleidning og kabelanlegg for 300 kV alt frå om lag 1:4 til om lag 1:8, avhengig av den kapasitet anlegget måtte ha. Eitkvart pålegg om kabling vert grunngjeve etter skjønn, der ein legg særleg vekt på forholdet mellom miljø og estetikk på den eine sida og kostnader og leveringstryggleik på den andre. [...] 420/300 kV vert bygd som luftleidning. Berre i heilt spesielle unntakstilfelle med særskilde sterke miljøomsyn, bør kabling vurderast. Ein bør vere merksam på at kabelarbeid for leidningar med høg spenning også er eit vesentleg naturinngrep."

(St.prp. nr. 19 2000: Kap. 6)

Udgangspunktet for 420 kV-linjer er, som det fremgår af ovenstående citat, at de skal bygges som luftledninger. Kun i helt specielle tilfælde hvor der gælder helt særlige miljøhensyn, kan kabling vurderes.

For at mindske den visuelle påvirkning arbejder Statnett meget med den æstetiske udformning af kraftlinjen. I en såkaldt Miljø- og transportplan udarbejdet af Statnett på foranledning af NVE, nævnes at selve masterne, der skal bære luftledningerne, vil bestå af matte portalmaster i stål med farveløse glasisolatorer (Statnett 2011a). Desuden kræver NVE at kraftlinjen skal kamufleres på 35 % af strækningen Ørskog-Fardal. Dette gøres ved at male masterne i farver, der falder bedre ind i det omkringliggende landskab og ved at montere komposit-isolatorer. Selve luftledningen er også udført i en mat finish. Formålet med kamufleringen er at reducere det visuelle indtryk af kraftlinjen i landskabet (Statnett 2010a).

Sammenlignet med de nuværende 132 kV bliver en 420 kV kraftlinje meget synlig i landskabet, trods kamuflering. Dette skyldes, at masterne for en 420 kV linje er betydelig større⁹.

⁹ Se bilag III for specifikationer omkring masterne

3 Beskrivelse af områdets rejseliv



Figur 6: Cruisetrafik på Geirangerfjorden

3.1 Naturbaseret rejseliv i Norge

Rejselivet som næring har en ikke helt ubetydelig position i Norge, idet der årligt skabes værdi for omkring 60 milliarder kroner. Det tilsvarende 4 % af BNP (Tangeland *et al.* 2006). I 2011 kom 6,7 mio. udenlandske gæster til Norge, hvoraf de 1,3 mio. var på dagsbesøg (Farstad *et al.* 2011). Den primære attraktion for mange turister, der kommer til Norge, er naturen (NHD 2012). I 2005 udgav Transportøkonomisk institut en rapport, der kortlagde udenlandske turisternes interesse i nationalparker og andre naturområder. Her kom det frem, at omkring en tredjedel af de udenlandske bilturister syntes, det var ganske vigtigt eller vigtigt at besøge en nationalpark under deres rejse i Norge. Hele 2/3 fandt det svært vigtigt eller vigtigt at besøge andre naturområder. 41 % af de udenlandske turister havde besøgt en nationalpark under deres ophold, mens 32 % havde taget en længere vandretur, over 30 min, i en nationalpark. 59 % havde gjort det i et andet naturområde. Også saltvandsfiskeri var en populær aktivitet som 39 % af de besøgende prøvede under rejsen (Jacobsen 2005).

At naturen spiller en vigtig rolle for rejselivet i Norge, kommer også klart til udtryk i Regeringens rejselivsstrategi, "Destinasjon Norge", der blev offentliggjort 11. april 2012. Heraf fremgår det, at regeringen satser stort på, at rejselivet i Norge skal bygges op omkring den unikke og sublime natur, der findes (NHD 2012). I "Destinasjon Norge" angives at et af målene med regeringens rejselivspolitik er følgende:

"Målet må være å bruke vår unike natur og kultur til nyskaping og produktutvikling slik at vi skaper reiselivstilbud som oppnår høy pris i et nasjonalt og internasjonalt marked."

(NHD 2012: 26)

Innovasjon Norge, som er et særlovsselskab ejet af staten, er det statslige middel til at gennemføre regeringens rejselivsstrategi og står for at iværksætte de mere konkrete tiltag, der skal til for at opnå regeringens rejselivsmål. Deres vision tager udgangspunkt i regeringens rejselivsstrategi:

"I år 2015 har Norge en bærekraftig reiselivsnæring som best tiltrekker seg naturinteresserte utforskere som søker tilgjengelige og sterke opplevelser i storslått natur"

(Christensen 2011)

Innovasjon Norge står for den samlede markedsføring af Norge, via visitnorway.com, og har bl.a. lavet en række reklamefilm under mottoet "Norway – Powered by nature" ([visitnorway](http://visitnorway.com) 2012). Foruden at markedsføre Norge som turistmål, tilbyder Innovasjon Norge støtte til rejselivsprodukter som tilbyder ægte naturoplevelser (IN 2011).

3.2 Rejseliv i projektområdet

3.2.1 Historisk perspektiv

Turismen på Vestlandet har en lang og traditionsrig historie. De første turister kom til Norge i begyndelsen af det 19. århundrede og var mere eventyrere end det, vi forbinder med nutidens turister. De kom til Vestlandet med et ønske om at udforske landområder, som kun tidligere var blevet brugt i begrænset omfang. Kunstnere, der ønskede at finde spektakulære landskaber, engelske klatrere, der ville bestige de norske tinder og sportsfiskere, som ville finde gode fiskeelve, var blandt de første grupper der kom til Norge som turister (Tangeland *et al.* 2006).

I midten af 1800-tallet blev Sunnmøre og Geiranger opdaget som rejsemål af "pioner-turisterne". De rejste typisk alene eller i meget små grupper. I de første år skete transporten ind i området primært med båd og derfra fortsatte de fleste videre over land med hestevogn (Holmevik 1978). I 1869 anløb det første cruiseskib

Geirangerfjorden ([Visitnorway](http://Visitnorway.com) 2008). I tiden der fulgte øgte behovet for overnatning og i 1895 var der fire hoteller i Geiranger. Tiden bar præg af Klondike-stemning for rejselivsnæringen med mange nye turisttilbud og konkurrencer. Frem mod århundredeskiftet blev turistnæringen dog mere stabil professionel. Turismen ændrede også karakter fra at være præget af enkeltrejsende, til at gå i retning af masseturisme (Holmevik 1978).

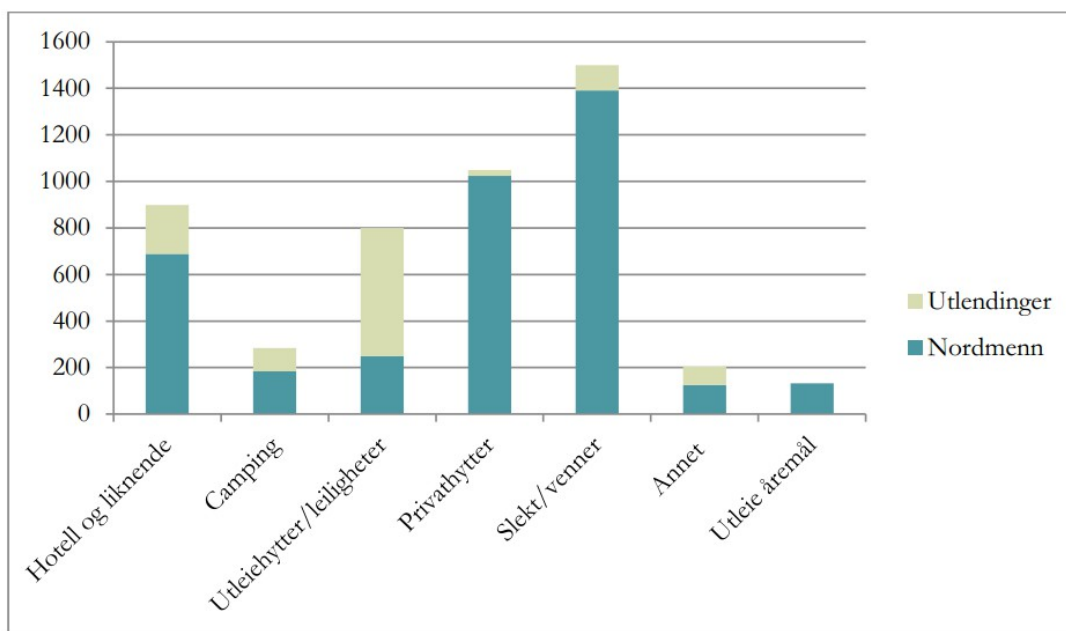
Da bilen gjorde sin indtog, blev det hurtigt den foretrukne rejseform. Det medførte en kraftig udbygning af infrastrukturen ([Visitnorway](http://Visitnorway.com) 2008).



Figur 7: Håndfarvet foto fra Geiranger fra tidligt på 1900-tallet. (Kilde: Verdsarvfjord.no)

3.2.2 Dagens rejseliv

Møre og Romsdalen har i de senere år oplevet en stigning i antallet besøgende og antal overnatninger. I 2011 var der 4,9 mio. turistrelaterede overnatninger i regionen (Farstad & Dybedal 2012). Af de overnattende gæster udgjorde nordmændene en betragtelig andel. I figur 8 vises antallet af turistrelaterede overnatninger i Møre og Romsdalen fordelt på overnatningstype og nationalitet. Bortset fra udlejekytter og lejligheder er nordmænd dominerende på alle typer overnatning.



Figur 8: Turistrelaterede overnatninger i Møre og Romsdalen i 2011, fordelt etter type og nationalitet. Tal i 1000 overnatninger. (Kilde Farstad & Dybedal 2012)

Rejselivet er en viktig næring for Møre og Romsdalen og Geirangerfjorden er en af Norges mest betydningsfulde turistattraktioner (Visitnorway 2010). Visitnorway (2010) anslår at omkring 700.000 turister årligt tager turen til Geirangerfjorden og Trollstigen. Af disse ankommer 130.000 ombord på cruiseskibe. Geiranger har årligt 165 anløb, hvilket gør Geiranger til Norges største cruisehavn, efter Bergen. I tillæg anløbes Geiranger af Hurtigruten i sommermånederne på den nordlige sejlads. Foruden de store cruiseskibe er der flere mindre operatører i området, der tilbyder fjordcruise og fjordsafari som dagsture (Tangeland *et al.* 2006). Foruden turismen, der er knyttet til cruise og transport på vand, er der en betydelig bilturisme i projektområdet. Det gælder både turister i egen bil, turister der rejser på egen hånd med kollektiv transport eller turister der er på en

organiseret busrejse (Tangeland *et al.* 2006).

I caseområdet er hovedsæsonen for rejselivet de tre sommermåneder, juni, juli og august, hvor anslagsvist 70-80 % af de besøgende ankommer. Dog arbejdes der gennem produktudvikling og markedsføring med at udvide sæsonen til større dele af året (Tangeland *et al.* 2006).

Det Fjordnorge i høj grad bliver markedsført på, er ren og smuk naturen. Profileringen af området sker under slagord som "Ren og uberørt natur" og "Friskhed" og naturskabte attraktioner i kommunerne er vigtige attraktioner for at tiltrække turisterne.

Kulturlandskabet spiller også en vigtig rolle i rejselivssammenhæng, med historiske bygninger og industrianlæg. Ikke mindst spiller kulturlandskabet langs fjordene en vigtig rolle for cruiseturismen (Tangeland *et al.* 2006).

På Vestlandet skiller de indre dele af Sognefjorden og Storfjorden med fjordarme sig ud som værende særligt vigtige i forbindelse med cruise- og fjordturisme. Af Storfjordens mange fjordarme, er særligt Geiranger og Hjørundfjorden vigtige i rejselivssammenhæng. 80% af de turister der kommer til Geiranger er udlændinge, som kommer for at opleve fjordlandskabet med den tilhørende kulturhistorie (Tangeland *et al.* 2006).

Hjørundfjorden er et relativt nyt satsningsområde for Destination Ålesund og Sunnmøre. Flere turoperatører laver ture til fjorden og siden 2006, har der været daglige afgang med mindre cruisebåde ind i Hjørundfjorden i sommerhalvåret. Der tilbydes også bådture, der via en kort bustur gør det muligt at opleve både Hjørundfjorden og Geirangerfjorden på samme tur (Tangeland *et al.* 2006). I efteråret 2012 testede Hurtigruten Hjørundfjorden som destination på i alt 11 afgang.

Testene blev så vellykkede, at Hurtigruten besluttede at gøre Hjørundfjorden til fast destination fra efteråret 2013. Hjørundfjorden kommer til at blive en del af konceptet "Autumn Gold" og vil blive besøgt i perioden 1. september til 31. oktober, som en dagstur fra Ålesund. Hurtigruten vil lægge til i Urke og bl.a. tilbyde ture til Norangsdalen og servering på Hotel Union Øye (Hurtigruten 2012).

Den korte afstand mellem Ålesund og Hjørundfjorden gør, at Hjørundfjorden er vigtig i udviklingen af Ålesund som destination, og fjorden er dermed en vigtig brik i hele regionens videre udvikling. Dette til trods, er det dog stadig Geirangerfjorden, der er den vigtigste af Storfjordens fjordarme i et rejselivsperspektiv, set i relation til omsætning og besøgstal (Tangeland *et al.* 2006).

3.2.3 Udmærkelser og priser

Geirangerfjorden og Fjordnorge som turistdestination har flere gange vundet forskellige priser og kåringer, bl.a. mere prestigetunge kåringer af National Geographic. I 2004 kårede National Geographic Traveler de norske fjorde til verdens bedste rejsemål. Over 200 eksperter bedømte 115

destinationer over hele verden på kulturel, miljømæssig og æstetisk integritet. Fjordnorge endte øverst på listen, med en score på 82 ud af 85 mulige point (Tangeland *et al.* 2006; National Geographic 2004).

I 2010 vandt Fjordnorge igen en National Geographic kåring, da National Geographic Societys Center for Sustainable Destinations og National Geographic Traveler Magazine gennemførte en omfattende undersøgelse, hvor 437 eksperter bedømte 133 destinationer. Fjordnorge scorede maksimumkarakter med 85 point ud af 85 mulige og fik derved titlen som "verdens mest afholdte ikon-rejssemål" (Fjordnorway 2010). En anonym ekspert i dommerpanelet udtale i forbindelse med kåringen følgende om Fjordnorge og Geirangerfjorden:

"Environmental quality is at the highest level. Landscape is amazing and aesthetically one of the most beautiful. The icons of Norway are so unique that it is difficult to imagine anything else [...]"

(National Geographic 2010)

Den flotteste udmærkelse kom d. 14. juli 2005, da Vestnorsk fjordlandskab repræsenteret ved Geirangerfjorden i Storfjorden og Nærøyfjorden blev indskrevet på UNESCOs verdensarvsliste (UNESCO 2005).

3.3 Kraftlinjen Ørskog-Fardal i et rejselivsperspektiv

I 2006 lavede Tangeland *et al.* en konsekvensudredning for kraftlinjen i forhold til friluftsliv, rejseliv og fritidsboliger. For den nordre delstrækning, fra Leivdal til Ørskog, vurderede de, at begge hovedtracéalternativer for kraftlinjen ville få en svært stor negativ indvirkning på rejselivet i området. De skrev i udredningen, at der ikke var nogen gode løsninger for dette delområde, kun mere eller mindre dårlige (Tangeland *et al.* 2006). Samtidig skrev de, at den bedste løsning i forhold til de tre temaer, ville være et havkabel fra Ørskog til Austefjord.

I marts 2007 indleverede Statnett sin koncessionsansøgning til NVE. I kølvandet på ansøgningen fulgte en høringsfase for ansøgningen fra Statnett og konsekvensudredningerne af projektet, hvor det var muligt at komme med indsigelser og klager til NVE (Statnett 2007a). I alt 2100 benyttede sig af muligheden for dette. Indholdet i klagerne spændte vidt, men en del af indsigelserne omhandlede rejselivsrelaterede emner. Blandt de lidt tungere aktører og instanser der kom med indsigelser kan nævnes:

- Riksantikvaren, Den norske UNESCO-kommisjon og Verdsarvrådet for Vestnorsk fjordlandskap udtrykte bekymring over skadevirkningerne en kraftlinje kunne påføre verdensarvsområdet. De bad om at der blev taget hensyn til Geirangerfjordens UNESCO-status. Riksantikvaren frygtede at Fjordnorge ville miste sin UNESCO-status om ikke tracévalget tog hensyn til landskabet.
- NHO reiseliv frarådede bygningen af kraftlinjen, da de mente, at kraftlinjen potentielt kunne ødelægge ressourcegrundlaget for rejselivsnæringen i regionen og true rejselivet. De henviste til undersøgelser, der viste, at indgreb af denne type kunne reducere antallet af turister med 10-30 %.
- Destination Ålesund og Sunnmøre mente, at kraftlinjen ville få negativ indvirkning på rejselivet i deres område. De påpegede, at naturen var den vigtigste råvare i deres område og at kraftlinjen ville forringe denne, ikke mindst ved visuel forurening.
- SunAlps AS skrev, at de ikke mente at der var grundlag for at lægge tracéen igennem et af Norges to kystnære alpine områder.

Foruden disse kom der rejselivsrelaterede indsigelser fra flere kommuner, mange privat personer, Standal Alpenter, og Ørsta Reiselivslag (NVE 2009).

Det er dog vigtigt at bemærke, at ikke alle indsigelser stillede sig kritisk til udbygningen af kraftlinjen i et rejselivsperspektiv. To indsigelser mente, at det ville være positivt med opførelsen af kraftlinjen, og at den vil skabe nye seværdigheder og vise udenlandske turister, at hensynet til energiforsyning kan samkøres med andre samfundshensyn (NVE 2009).

NVE kommenterede i deres udredning på de indsigelser der kom mod Statnetts ansøgning og konsekvensudredninger. I forhold til rejselivet mente de ikke, at der kunne gøres sikre vurderinger af en kraftlinjes indvirkning på rejselivet, da der findes for lidt dokumentation for dette. Desuden skrev de, at ledningen ikke ville komme i direkte arealmæssig konflikt med centrale knudepunkter, afrejsesteder osv. for rejselivet. Ledningen vil hovedsageligt gå igennem områder, hvor der allerede er indgreb i form af veje, bebyggelse, landbrug og andre kraftledninger og vil kun i lille grad berøre turist-områder for turister, der vil opleve urørt natur. NVE konkluderede på den baggrund, at de ikke var enige i konsekvensudredningens konklusion, om at kraftledningen vil få store negative konsekvenser for rejselivet (NVE 2009).

10 juni 2009 gav NVE anlægskoncession til Statnett for kraftlinjen. Herefter fulgte en ny høringsfase hvor berørte kommuner, private, bedrifter og interesseorganisationer kunne komme med indsigelser til OED over vedtaget. I høringsfasen kom der klager fra i alt 75 parter, hvoraf en del berørte temaerne rejseliv og turisme. I et brev til NVE opsummerer Statnett klagesagerne og skriver i den forbindelse:

"Flere av klagerne påpeker at turisme er en viktig del av næringsgrunnlaget for å kunne ha bosetting i Hjørundfjorden."

(Statnett 2009:12)

Mens engagementet fra offentlige instanser og privatpersoner var stort, var engagementet blandt rejselivsbedrifter knapt så stort, da den koncessionsgivne tracé blev lagt ud til høring.

Af de 75 indsigelser der kom, var kun én fra en rejselivsbedrift. Den kom fra SunAlp mountain guides, der havde følgende hovedtræk i deres klage:

- Kraftledningen må lægges i kabel og kabelalternativerne må udredes bedre.
- Begge luftledningsalternativerne i Møre og Romsdal vil berøre vigtige rejselivsdestinationer.
- En kraftledning over Stavset og Ytre Standal vil på sigt kunne føre til at bosætning forsvinder. En Hjørundfjord der domineres af kraftledninger og fraflyttede landsbyer, vil være et meget mindre attraktivt rejsemål.

(NVE 2009)

NHO reiseliv klagede også på vedtaget, men deres klage blev indsendt for sent og afvist af NVE. Af andre der gjorde indsigelser på vegne af rejselivet, kan nævnes Den norske turistforening (DNT) samt forskellige hytteforeninger (OED 2011a).

Det endelige vedtag for den nordlige delstrækning af kraftlinjen kom fra OED i december 2011. Modsat NVE mente OED at en kraftlinje ville have negative konsekvenser for rejselivet. I deres endelige vedtag skrev de:

"For temaene friluftsliv, reiseliv/turisme og fritidsboliger er konsesjonsgitt løsning vurdert å ha stor til svært stor negativ konsekvens."

(OED 2011a:58)

Som nævnt var både NHO reiseliv og DNT aktivt deltagende i høringsrunderne. De to organisationer indgik desuden i 2007 et samarbejde i kampen mod kraftmaster, i et forsøg på at påvirke koncessionsbehandlingen. Samarbejdet omhandlede ikke specifikt Ørskog-Fardal, men alle kommende kraftlinjeudbygninger. NHO ønskede en mere langsigtet planlægning med tanke på at forvalte det naturbaserede rejseliv, mens DNT forsvarede natur-, friluft- og rejselivsinteresser og ønskede at få alle tracéer vurderet på en passende måde, så Statnett ikke blot valgte den letteste løsning (DNT 2007a). Samarbejdet indebar bl.a. afholdelse af en konference, flere møder og en postkortkampagne med fiktive billeder af kraftlinjerne. Postkortkampagnen (figur 9) fik stor opmærksomhed, og blev bl.a. kritiseret stærkt af Statnett, for brug af en meget subjektiv visuel fremstilling af kraftlinjerne (Dagbladet 2007).



Figur 9: DNT og NHO's postkortkampagne om kraftlinjen Ørskog-Fardal. Postkortet mødtet stærk kritik for bevidst at fremstille kraftlinjen fejlagtigt, da det aldrig var på tale at føre den igennem selve Geiranger og UNESCO-området. (Kilde: DNT 2007b)

4 Teori



Figur 10: Den eksisterende linjes krydsning af Hjørundfjorden

4.1 Kraftlinjer i det visuelle landskab

Når mennesker opfatter og oplever naturmiljøet rundt dem, sker det primært visuelt (Kaplan & Kaplan 1989). Konstant sker der fysiske ændringer i naturmiljøer og landskabsændringer i det visuelle landskab. Disse ændringer kan enten skyldes naturen selv eller menneskets handlinger. Naturlige landskabsændringer kan eksempelvis være ændringer i vandstanden for havet eller elve, storme, gengroning af landskabet eller pludseligt opståede katastrofer (Krause 2001).

Menneskeskabte landskabsændringer kan f.eks. være krige, minedrift, bebyggelser, landbrug og infrastruktur (Krause 2001). I løbet af de sidste århundrede år, har mennesket indtaget en mere afgørende rolle for formningen af det visuelle landskab og har større indflydelse på det visuelle landskab end naturlige landskabsændringer. Fordi menneskets rolle i det visuelle landskab er så stor, bliver landskabsudsigt således et udtryk for produktet af interaktionen mellem det menneskelige samfund og kultur og det menneskelige miljø (Krause 2001).

For kraftlinjer gælder, at de ofte er i kontrast til det omgivende landskab og derfor betragtes som et visuelt forstyrrende element (Soini *et al.* 2009). Den visuelle påvirkning antages ofte at være negativ og kan have en reducerende effekt på hvor attraktivt et landskab opfattes (Furby *et al.* 1988). Ifølge Soini *et al.* (2009) er der mange måder hvorpå kraftlinjer påvirker det omkringliggende landskab visuelt: størrelse, farve, design af pyloner, materiale, udseende og placering i forhold til topografi og landskabet omkring.

Soini *et al.* (2009) fremhæver dog, at selvom kraftlinjer ofte opfattes negativt og skadende i det visuelle landskab, er der tilfælde hvor linjerne kan blive visuelt attraktive og tiltrække f.eks. fotografer og turister.

Teknisk/naturlig inddeling af landskaber

Ifølge Krause (2001) kan landskabet ses som en række strukturer, der sammenlagt danner det visuelle landskab. Landskabsstrukturene kan have et naturligt eller teknisk udtryk og landskabers samlede visuelle fremtoning kan derfor placeres på en sekstrins skala, der spænder fra et naturligt til et industrielt landskab:

1. Naturligt landskab

Landskabet fremstår naturligt uden kulturindgreb



2. Kulturlandskab identisk med naturområder

Bygninger, marker osv. er tilpasset landskabets topografi, vegetation, farver osv. Tilpasninger kan være i form af layout-mønstre, form, materialer, farver osv.



3. Kulturlandskab nedstammende fra naturområder

Bygninger, marker osv. er integreret i landskabet på et mere generelt plan, uden hensyntagen til samspillet med naturen i form af farver, former, mønstre. Naturområder fremstår degraderede eller eroderede.



4. Degraderet kulturlandskab

Sameksisterer med strukturer der hænger sammen med naturen. Landskabet er modelleret og formet ud fra hensyn til traditionel regional kultur: vandløb rettet ud, firkantede marker uden træer, monokulturer osv.



5. Formet landskab

Landskabet er modelleret for at opfylde behov, der ikke udspringer i traditionel regional kultur (landbrugssamfund osv.). Det kan eksempelvis være idræts- og rekreationsfaciliteter. Landskabsstrukturer og komponenter er et resultat af bevidst formning af landskabet.



6. Teknisk-industrielt landskab

Total ændring af det kulturelle og naturlige landskab. Forstyrrende og forkert placerede elementer er fjernet, vand er dæmmet op og autonome elementer er opført.



(Krause 2001)

Opfattelse af kraftlinjer i kultur- og naturmiljøer

Vesteuropæiske turister opfatter landskab forskelligt, idet der klart skelnes mellem naturlige scenerier og ”byggede” scenerier. Des mere natur der i et landskabsområde, des mere scenisk opfattes det. Denne skelnen mellem naturlige og menneskepåvirkede scenerier sløres dog af, at turisterne ikke altid er klar over, hvad der er natur og hvad der er kultur (Fyhri *et al.* 2009). I forhold til Krauses sekstrins skala betyder dette, at de laveste niveauer, som er mest naturlige, vil betragtes som mere sceniske.

For kraftlinjer er der en klar skillelinje imellem, hvordan kraftlinjer opfattes i rurale og urbane områder. I rurale områder, med mere naturlige landskaber og mindre bebyggelse, skaber kraftlinjerne en større kontrast end i urbane områder. Også i mere naturlige landskaber er der forskel på hvordan kraftlinjer påvirker det visuelle landskab. I åbne dyrkbare landskaber bliver påvirkningen anderledes end i skovområder hvor der som regel må ryddes en korridor for at gøre plads til kraftlinjen (Soini *et al.* 2009).

Det der giver et landskab værdi kan udtrykkes som tilstedeværelsen af natur (vildmark) og historiske og kulturelle elementer, der giver en følelse af kulturel/historisk kontinuitet. Det kan f.eks. være en specifik brug af landskabet, bestemte mønstre i markerne eller traditionel arkitektur. Landskabskvaliteten har desuden større sammenhæng med følelser og kendskab til området, end udelukkende den visuelle opfattelse af landskabet (Krause 2001).

4.2 Offentlighedens opfattelse af kraftlinjer

Forskerparret Kaplan & Kaplan (1989) skriver om, hvordan naturen opleves af forskellige grupperinger i forskellige settinger. Bl.a. udførte de et forsøg, hvor de undersøgte præferencer for landskabselementer blandt besøgende i et naturområde i forhold til deres kendskab til området. Deltagerne blev bedt om at vurdere en række fotos før og efter en fysisk krævende ni dages vandretur i et naturområde. Nogle af billederne, de skulle vurdere, var fra området, de skulle færdes i, mens andre billeder var fra andre naturområder. Resultatet af undersøgelsen viste, at der var en tydelig forskel på, hvordan de vurderede landskabselementer fra de samme billeder før og efter turen. Forskellen på vurderingen af før- og efter-billederne var dog kun gældende for billederne fra området de havde færdes i. Konklusionen for Kaplan & Kaplan blev derfor, at direkte erfaring og kendskab til et område, kan påvirke præferencen for forskellige landskabselementer. Hvordan påvirkning sker, gav undersøgelsen ikke noget entydigt svar på (Kaplan & Kaplan 1989).

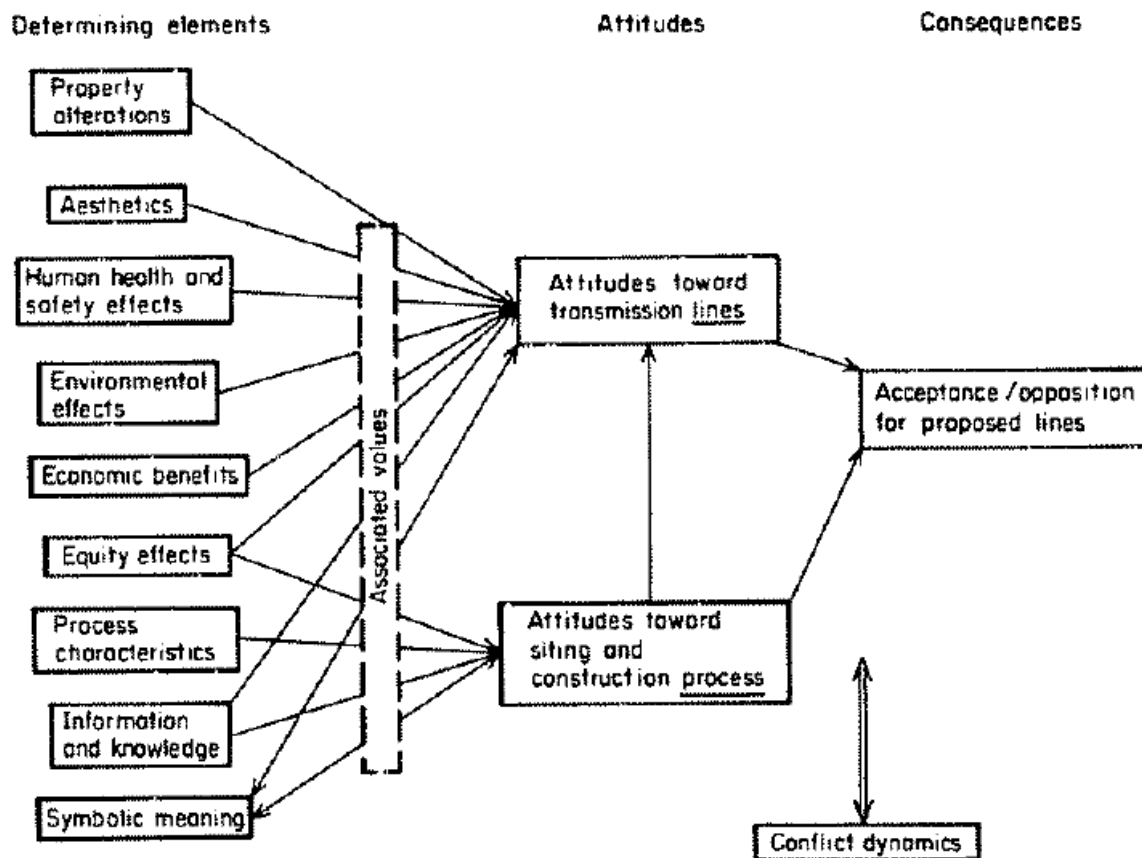
I en undersøgelse af Hodgson & Thayer (1980) angives, at det er muligt at præferencer påvirkes af en foreslået tolkning af "scenen". "Scenen" refererer til det, der bliver set på af tilskueren. I den her sammenhæng kan det være et landskab, en udsigt, en urban setting osv. I undersøgelsen blev deltagerne vist nogle billeder med tilhørende mærkelapper. Billeder med mere naturlige mærkelapper, såsom sø, vandhul, flodleje og skovvækst, blev rangeret højere end det tilsvarende billede med mærkelapper, der indikerede større menneskelig indvirkning (vandreservoir, kunstvanding, vejtracé og træplantage). Konklusionen på undersøgelsen blev derfor, at informationen fra labelen påvirkede tolkningen af scenen.

Soini *et al.* (2009) har gennem et finsk case-studie undersøgt, hvordan kraftlinjer opfattes blandt lokale folk. Deres resultater viste at 64 % opfattede kraftlinjer som et negativt landskabselement, mens 10 % fandt det positivt. 25 % havde en neutral holdning til kraftlinjer.

Blandt de 20 landskabselementer respondenterne skulle tage stilling til, var det kun "telefonmaster", "udyrket landbrugsjord" og "kraftlinjer" der blev bedømt som værende negative. Kun kraftlinjer afveg signifikant fra de øvrige elementer i negativ retning.

Respondenterne blev også bedt om at vurdere 16 udsagn om kraftlinjer på en skala fra 1 (fuldstændig uenig) til 5 (fuldstændig enig). De to udsagn der opnåede højest score med 3,9 var "Kraftliner skaber en ubehagelige følelse" og "Kraftlinjer skamferer landskabet". Udsagnet "Kraftlinjer er nødvendige og kan retfærdiggøres i landskabet" fik en score på ~3,5, hvilket viser, at der var en forståelse af nødvendigheden for kraftlinjer. Desuden var respondenterne af den mening at des højere kraftlinjen var, des mere forstyrrende var den (3,3).

Furby *et al.* (1988) undersøgte i slutningen af 80'erne offentlighedens opfattelse af kraftlinjer. De fandt blandt andet at amerikanerne opfattede dem som uattraktive rent visuelt og fandt, at de udgjorde en risiko for både sundhed og sikkerhed for mennesker og dyr. Furby *et al.* (1988) gennemgik litteraturen på området og identificerede de vigtigste bestemmede faktorer for offentlighedens attitude i forhold til placering og konstruktion af kraftlinjer. Herudfra opstillede de et konceptuelt rammeværk for offentlighedens holdninger i forhold til opførelsen af kraftlinjer, hvilket ses i figur 11.



Figur 11: Bestemmende faktorer for offentlighedens attitude i forhold til placering og konstruktion af kraftlinjer (Kilde: Furby et al. 1988)

Ud fra figuren ses det, at der er mange elementer der kan være medvirkende til, at skabe en holdning til kraftlinjer. Disse faktorer filtreres gennem personlige associerende værdier, og der dannes en mening om henholdsvis selve kraftlinjen og processen med lokalisering og konstruktion. Disse to skelnes skarpt fra hinanden, men samtidig påvirkes holdningen til selve linjen af processen. Det samlede udslag af holdningen til selve kraftlinjen og holdningen til processen med lokalisering bliver om de foreslåede kraftlinjer accepteres eller om der går i opposition til dem.

4.2.1 NIMBY

NIMBY eller NIMBY-syndromet, som det også kaldes, opstod i 1980'erne og voksede i udbredelse i 90'erne. NIMBY er en forkortelse for "Not In My Back Yard" og er et begreb der ofte bruges i litteraturen til at beskrive modstandere af udviklingstiltag. Modstanderne mod tiltaget accepterer i udgangspunktet at tiltaget er påkrævet, men stiller sig imod, fordi det skal placeres inden for deres

lokalområde (Burningham 2010). Et meget godt eksempel på NIMBY er, når der skal rejses vindmøller. Undersøgelser har vist at offentligheden generelt stiller sig positive over for vindmøller, men når de skal etableres på en konkret lokalitet, er der ofte stor lokal modstand. Konceptet kommer ikke kun til udtryk ved rejsning af vindmøller, men ses ofte i forbindelse med etableringen af infrastruktur (Wolsik 2000).

Burningham (2010) beskriver tre indfaldsvinkler til NIMBY-syndromet:

1. NIMBY er en ignorant eller irrationel handlemåde

Der er en klar forskel på de faktiske påvirkninger fra det nye tiltag og offentlighedens vurdering af disse. Dette perspektiv tager udgangspunkt i, at offentligheden har for lidt eller forkert viden. I dette perspektiv anses offentligheden at være forkert på den og måden at overkomme dette på, er enten ved at underkende dem, eller uddanne dem.

2. NIMBY er en egoistisk handlemåde

Dette perspektiv tager udgangspunkt i, at NIMBY er en handlemåde for at beskytte egne interesser, f.eks. ejendomsværdi. Måden at overkomme dette på, er enten gennem afvejninger eller kompensation.

3. NIMBY er et udslag af forsigtighed

Modstanden bliver opfattet som baseret på velbegrundede bekymringer for påvirkning fra det kommende tiltag.

Uanset hvilken tilgang man har til NIMBY, fokuserer de alle på at de lokale modstandere og forsøger at afdække den underliggende årsag til modstanden (Burningham 2010).

Ifølge Burningham (2010) snakker nogle forskere om, at modstanden kan ændre karakter, idet det kan være vanskeligt for modstandere at få gehør for modstand med udgangspunkt i NIMBY. Lokale modstandere tager derfor, for at opnå succes, udgangspunkt i sociale og miljømæssige perspektiver, som løfter modstanden til et mere generelt samfundsproblem. Denne tilgang kendes som "Not In Anyones Back Yard" (NIABY), og modstanden baseres ikke længere i egen baghave men i hele samfundet.

NIMBY er ikke et begreb der kan bruges ukritisk for at forklare lokal modstand mod udviklingstiltag. Dagens forskere anerkender at modstand mod et tiltag ofte er mere kompliceret end det NIMBY-syndromet forklarer. NIMBY bygger på et egoistisk motiv, men egoisme udgør blot

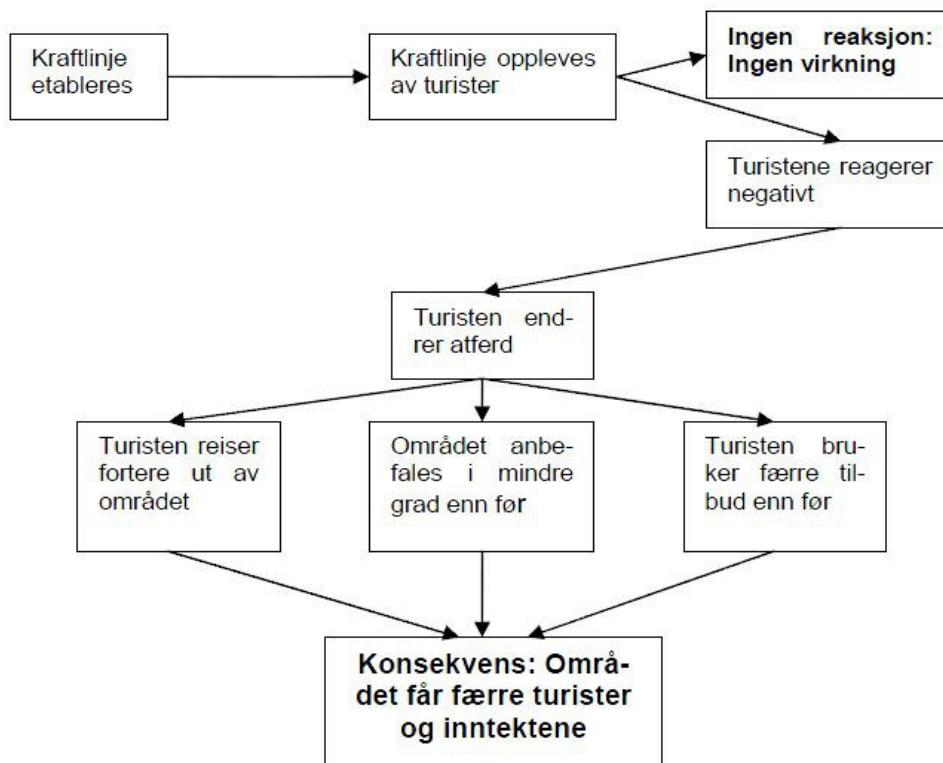
en af mange mulige årsager til, at folk er modstandere af et udviklingstiltag (Van der Horst 2007). Van der Horst (2007) argumenterer for at NIMBY ikke kan bruges som et generelt koncept for modstand mod udviklingsprojekter. Det må ses i forhold til hvor i processen projektet er, samt hvad den lokale modstand egentlig er imod.

Selv på lokationer med stor modstand mod et tiltag, vil tiltaget være til gavn for nogen. Derfor vil der også forekomme det modsatte af NIMBY, hvor enkelte folk og grupper ønsker et tiltag, fordi det vil være fordelagtigt. Denne effekt kaldes PIMBY (Please In My Back Yard). PIMBY og NIMBY vil ofte forekomme side om side i et samfund i varierende grad (Lulkiewicz 2008).

4.3 Rejseliv og kraftlinjer

Landskaber er blandt de vigtigste områder indenfor rejseliv og naturbaseret rejseliv er i større grad end andre rejselivsformer afhængig af kvaliteten på miljøet og landskabet (Deng *et al.* 2002; Jacobsen 2007). Specielt spektakulære landskaber og naturområder er vigtige i rejselivssammenhæng, da de danner grundlag for sightseeing og har en vigtige funktion i rekreationssammenhæng (Jacobsen 2007).

Tangeland *et al.* (2006) skriver at en ændring i et landskabs udseende, som f.eks. etableringen af en kraftlinje, vil ændre folk opfattelse af det pågældende område. Kraftlinjen vil af mange opfattes som et fremmedelement i naturen, der vil forringe folks naturoplevelse. En forringelse i oplevelsen af et naturområde, kan medføre en adfærdsændring, så brugen af området enten ophører eller ændres. Mulige adfærdsændringer og handlingsmønstre er konceptualiseret i figur 12.



Figur 12: Turisternes mulige handlingsmønstre etter opførselen af en kraftlinje (Kilde: Tangeland et al. 2006)

Spesielt for bedrifter indenfor det naturbaserede rejseliv kan det få konsekvenser, hvis de besøgende enten forkorter oppholdet eller slutter at besøge et område, som følge af landskabsendringen. En negativ adfærdsendring kan også betyde færre genbesøgende (Tangeland *et al.* 2006).

Det er viktig at merke sig, at den besøgende ikke nødvendigvis reagerer negativt og endrer adfærd. Nogle vil kanskje registrere kraftlinjen uten at tenke mere over den. Turister der ikke reagerer på en kraftlinje vil ikke få noen konsekvens for rejselivsbedrifterne. Det Tangeland *et al.*'s model ikke tager høyde for, er at det, som Soini *et al.* (2009) nevner, kan tenkes, at nogle turister vil reagere positivt på kraftlinjen, idet nogle muligvis vil oppleve den som f.eks. spektakulær eller imponerende. I det tilfælde vil kraftlinjen have en positiv indvirkning på rejselivsbedrifterne i området.

I forhold til at etablere en kraftlinje i caseområdet, er der dog lille grund til at tro at der vil ske en positiv påvirkning af rejselivet (Tangeland *et al.* 2006). Tages der i stedet udgangspunkt i at kraftlinjen vil medføre en negativ påvirkning, kan man forestille sig tre typer påvirkning:

1. En overordnet negativ påvirkning af hele områdets attraktivitet som rejsemål.

Området vil samlet set tabe omsætning og besøges mindre af gæster og besøgende. Forventet vækst kan også blive mindre.

2. Lokale virkninger af tab af områdets attraktivitet

Forekommer på de steder hvor kontakten mellem turister og kraftlinjen er størst. Denne virkning kan medføre en omfordeling af gæster i området, fra områder og bedrifter med stor påvirkning til bedrifter i områder med mindre påvirkning.

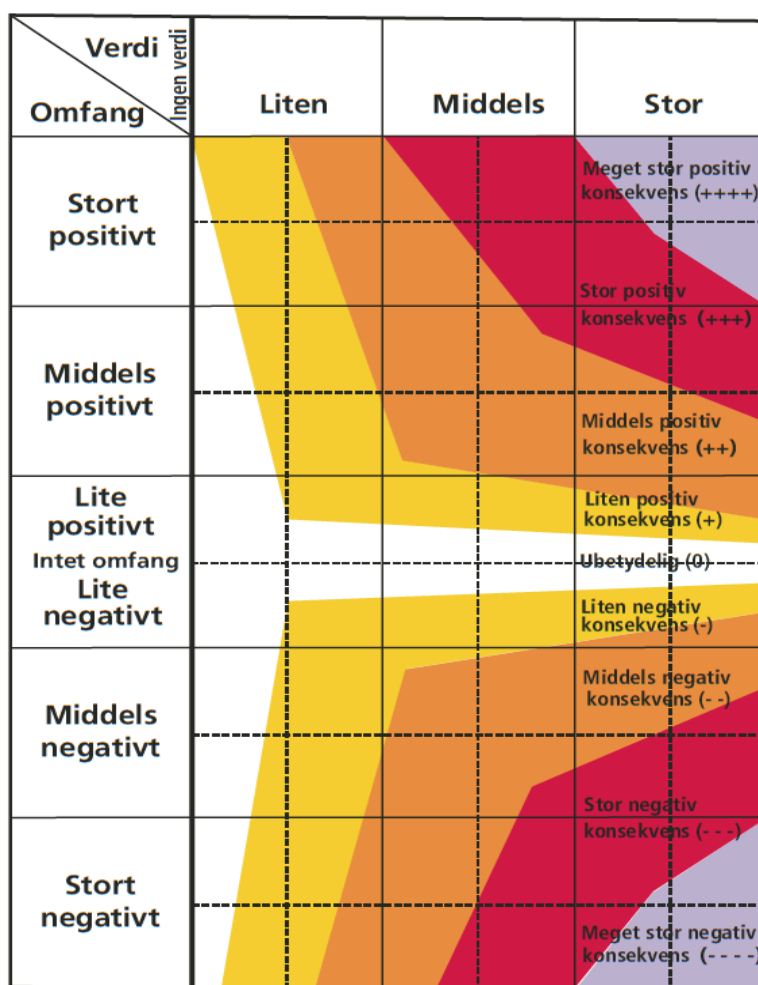
3. Direkte effekt på specifikke bedrifter

Specifikke bedrifter kan påvirkes direkte qua en direkte nedgang eller evt. en mindre vækst som følge af kraftlinjen. Indgrebet kan også medføre at planlagte bedrifter ikke etableres i området.

(Tangeland *et al.* 2006)

4.4 Konsekvensvurdering af et tiltag

Statens Vegvesens (2006) har i deres vejledning for konsekvensanalyser udarbejdet et værktøj, som kan bruges til at vurdere hvilken konsekvens et tiltag vil få for et område. Konsekvensen er et resultat af områdets værdi i forhold til omfanget af tiltaget. Dette fremstiller de i en model, som de kalder ”Konsekvensvifta”, som er vist i figur 13.



Figur 13: "Konsekvensvifta" (Kilde: Statens Vegvesen 2006)

Horisontalt vurderes områdetts nuværende værdi. Vertikalt vurderes tiltagets omfang. Midt på skalaen for omfang, findes linjen for tiltag der intet omfang har. Har tiltaget intet omfang, får det ingen konsekvens for området, uanset hvilket værdi dette har. Over denne linje findes de positive konsekvenser, men de negative ligger nedenfor. Ligeledes bliver der heller ingen konsekvens hvis området ikke har noget værdi. Som det også fremgår af konsekvensviften, er det kun i områder med meget stor værdi, at tiltag kan få en meget stor negativ eller positiv konsekvens. Dette forudsætter at tiltagets omfang er stort i enten positiv eller negativ retning.

(Statens Vegvesen 2006)

Selv om håndbogen og værktøjet "Konsekvensvifta" er rettet mod brug i forbindelse med konsekvensanalyser for vej- og transportprojekter, kan den dog også passende bruges i andre sammenhænge, for at vurdere konsekvenserne af et tiltag. Den er bl.a. brugt af Tangeland *et al.* (2006) i konsekvensudredningen for friluftsliv, rejseliv og fritidsboliger for kraftlinjen mellem Ørskog og Fardal.

4.5 Limits of acceptable change

Limits of acceptable change (LAC) er et forvaltningsværktøj der primært er udbredt indenfor natur- og rekreationsforvaltning. Konceptet erkender, at der uundgåeligt er en påvirkning når mennesker bruger et område på en eller anden måde og hovedspørgsmålet i LAC er derfor hvor store ændringer, der kan tillades (Stankey *et al.* 1984).

Konceptet, der blev udviklet af US Forest Service for at forbedre rekreationsforvaltningen, tog oprindelig udgangspunkt i forholdet mellem brug og den påvirkning brugen medførte (Anh *et al.* 2002). Dette gav nogle definitionsproblemer, for hvornår bruges f.eks. et naturområde for meget. I nogle områder kan selv relativt begrænset brug påvirke vegetation, jordbund osv. Det er et komplekst spørgsmål, der er afhængig af mange faktorer. Samtidig viser det, at der i en LAC-process må sættes nogle grænser, enten empirisk eller politisk (Anh *et al.* 2002).

I stedet for at fokusere på en acceptabel brug, blev opmærksomheden rettet imod hvilken tilstand der var ønskelig, eller acceptabel. Tilstanden inkluderer mange forskellige faktorer, såsom f.eks. vandkvalitet, vegetationskvalitet på overnatningspladser og naturoplevelse. Ved at rette fokus mod en acceptabel tilstand, er det muligt at se på hvilken og hvor meget brug der kan tillades for at opnå den acceptabel tilstand. Hele denne tilgang med at sætte en grænse for hvor store ændringer der kan tillades, kaldes ”Limits of acceptable change” (Anh *et al.* 2002).

Skal LAC bruges som et værktøj i forvaltningen, er der ni trin der må gennemarbejdes i processen:

1. Identificere problemer og fokusområder med specielle udfordringer
2. Definere og beskrive forvaltningsmålene
3. Vælge indikatorer for tilstand og brug
4. Registrere eksisterende tilstand og brug
5. Specificere standarder for tilstand og brug
6. Identificere alternativer med udgangspunkt i hele områdets problemer og udfordringer og eksisterende tilstand og brug.
7. Identificere forvaltningstiltag for hver alternativ
8. Evaluere og udvælge det foretrukne alternativ
9. Implementere tiltag og overvåge udvikling af tilstand

(Stankey *et al.* 1984; Gundersen *et al.* 2011)

LAC-konceptet har mange lighedstræk med bæredygtighedskonceptet, men adskiller sig ved at være foreskrivende frem for teknisk, forstået på den måde, at LAC gør det muligt at træffe beslutning om hvilken tilstand der er acceptabel ud fra den rekreative påvirkning og politiske mål. Desuden favner LAC bredere end bæredygtighedsmodeller, ved også at medregne omkostninger og andre alternative forvaltningshandlingerne for at nå den acceptable tilstand i ressourcer og oplevelser på et sted (Simón *et al.* 2004).

LAC er mest benyttet som forvaltningsværktøj i forbindelse med natur- og rekreationsforvaltning, men som Cole & Stankey (1997) skriver, kan LAC også benyttes i andre sammenhænge under visse forudsætninger:

- Målene konflikter og der må indgås kompromis mellem dem.
- Der eksisterer et hierarki af mål og et eller flere mål vil ultimativt begrænse de øvrige
- Der kan udvikles målbare standarder

(Cole & Stankey 1997)

Opfyldes disse krav, kan LAC overføres til andre områder uden for beskyttede områder og til andre temaer end rekreation. Der må være en konflikt mellem målene, for at der skal være tale om acceptabel tilstand og ikke ønskelig tilstand (Cole & Stankey 1997).

Rejselivforskningen har afdækket vigtigheden for rejselivet i, at have gode miljø-kvaliteter for at sikre konkurrenceevnen mod andre destinationer. LAC har derfor bl.a. været brugt til at se på turiststrømme i forhold til de miljømæssige sider af bæredygtighedskonceptet på en destination (Simón *et al.* 2004).

Da LAC-konceptet bygger på forholdet mellem eksisterende og acceptable forhold, kan konceptet også benyttes i større skala i rejselivssammenhæng, til bl.a. at undersøge hvor store ændringer, der kan tillades før turisterne ikke længere finder en destination så attraktiv eller ikke længere kommer til destinationen. I dette tilfælde bliver den ønskede tilstand ikke en miljømæssig tilstand, men en tilstand i turismen og turiststrømmen. Hvor stor en ændring i turismen kan tillades, som følge af menneskelig brug af et område. I relation til denne opgave, er den menneskelige brug ikke rekreativ brug, men udbygning.

Det er dog vigtigt at holde sig for øje, at der er nogle forhold der gør, at værktøjet ikke kan bruges på helt samme måde i f.eks. forvaltningen af en rejselivsdestination som i naturforvaltningen. I naturforvaltningen er det typisk en forvaltning, der sidder med ansvaret og magten til at forvalte et område. Sådan er situationen ikke for en turistdestination, der sjældent har en samlet forvaltning.

Kommunerne kan have et overordnet ansvar, men vil ofte have mange interesser og samfundsforhold at skulle have med i betragtningerne, og kan altså ikke udelukkende basere LAC på turisthensyn.

4.6 Destination image

Ordet "image" stammer fra det franske ord "image", der betyder billede. Ifølge den amerikanske professor i marketing Philip Kotler, kan image i almindelighed defineres som:

"Image is as a series of beliefs, opinions and impressions of a person about an object"

(Aksoy & Kiyici 2011:478)

Image er summen af en turists opfatninger, meninger og indtryk af et objekt. Objektet kan være alt lige fra en person til et land (Camprubi 2012).

I rejselivssammenhæng anses en destination for at være det geografiske ankomststed for en turists rejse. Det kan være et område, en by, en region eller et land (Aksoy & Kiyici 2011). Camprubi (2012) har en mere afgrænset beskrivelse af en turistdestination, idet han skriver, at en destination er et komplekst system, opbygget som et netværk hvor agenterne (hoteller, lokale institutioner, restauranter, attraktioner, transport osv.) interagerer med henblik på at skabe et tilfredsstillende rejselivsprodukt.

Mossberg og Hallberg definerer mere specifikt en destinations image som:

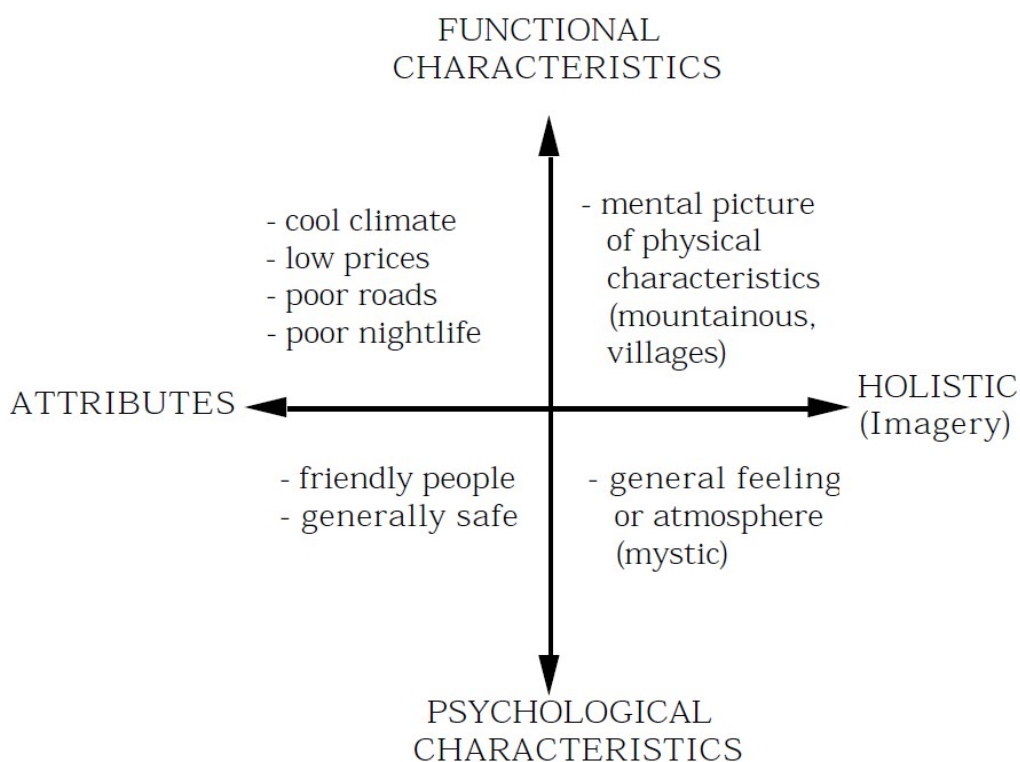
"The impression the tourists have in mind about a special place, the picture in their minds related to that place"

(Aksoy & Kiyici 2011: 481)

Destinations image er turistens subjektive billede af en destination, sammenstykket af informationer og data indhentet fra forskellige kanaler. Det kan være bøger, reklamer, brochurer, venner og bekendtes meninger, hjemmesider, film osv. (Echtner and Ritchie 2003). De sociale netværk på internettet er også en vigtig kilde for at indhente information om en destination og præger i stor grad destinationens image (Lopes 2011). Da en destinations image påvirkes af en lang række elementer og subjektive vurderinger, stemmer dette image ikke nødvendigvis overens med den virkelige destination (Aksoy & Kiyici 2011).

Fordi rejselivsprodukter er abstrakte og ofte ensartede fra sted til sted, bliver en destinations image af afgørende betydning for konkurrencen mellem destinationer. Image påvirker beslutningsprocessen for turisten, om hvilken destination der skal rejses til (Aksoy & Kiyici 2011).

Ifølge Weaver & Lawton (2006) kan en destinations image bygge på to hovedkomponenter: En baseret på attributter (fysiske kendetegn) og en baseret på holisme. Hvert af de to hovedkomponenter kan rangeres efter deres funktionelle eller psykologiske karakteristik. Funktionelle komponenter kan måles og observeres. Det kan f.eks. være attraktioner, overnatningsfaciliteter og udsigter. Psykologiske komponenter er uhåndterlige og kan ikke måles og rangeres på samme måde som de funktionelle komponenter. Psykologiske komponenter kan f.eks. være sikkerhed, venlighed og atmosfære (Echtner & Ritchie 2003). En destinations samlede image består af flere komponenter, der alle, jf. figur 14, kan placeres langs en funktionel-psykologisk gradient og på en attribut-holistisk gradient.



Figur 14: Fire komponenter i en destinations image. Alle komponenter der indgår i en destinations image, kan placeres et sted langs de to akser. (Kilde: Echtner & Ritchie 2003)

Forholdet mellem de faktiske forhold på en destination og en destinations image, har betydning for graden af tilfredshed hos turisten og det billede af destinationen, der tages med hjem til afrejsestedet. Afhængig af hvordan turisten oplever destinationen i forhold til dets image, kan det

påvirke det fremtidige image positiv eller negativt, idet turisten vil videregive informationer til andre (Aksoy & Kiyici 2011).

I relation til caseområdet kan det tænkes, at den kommende kraftlinje vil ændre på destinationens image. Kraftlinjen kan både påvirke imaget gennem sin fysiske tilstedeværelse, jf. figur 4, eller gennem de mere holistiske sider af imaget, som bygger mere på en helhedsopfattelse af området. En negativ påvirkning af områdets image, kan betyde mistet konkurrencekraft i forhold til andre ”fjeld og fjord”-destinationer og medføre et fald i antal besøgende og færre genbesøg, som i sidste ende vil ramme informanterne.

4.7 Opsummering på teori afsnit

Teoriafsnittet i denne opgaven spænder bredt og inddrager teori fra flere forskellige fagfelter. Som nævnt i indledningen findes der ingen forskning på forholdet mellem rekreation og kraftlinjer. Derfor er der ikke noget eksisterende teori at benytte eller forholde sig til. Teori er derfor hentet fra andre fagfelter, efter af en vurdering af, hvad der kunne være relevant ud fra opgavens problemstilling. Bedrifterne er for de flestes vedkommende også en del af lokalmiljøet og den offentlighed der skal leve med kraftlinjerne. Derfor er det vurderet som værende relevant at inddrage teori omkring offentlighedens opfattelse af kraftlinjer. Kraftlinjer og energiinstallationer medfører altid en visuel påvirkning i større eller mindre grad, så derfor er der medtaget teori omkring dette. Kraftlinjer kan også tænkes at medføre en påvirkning af natur og landskab, og lokalbefolkningens opfattelse af dette. Teori omkring landskabsopfattelse har derfor været naturligt at inddrage. Dette leder videre over i landskabsændringer og LAC, da det må formodes, at der muligvis går en grænse for hvor mange og hvor store landskabsændringer, der kan tillades inden turisterne holder sig væk. Det at turisterne ændrer adfærd og vælger holder sig væk, er der formentlig også en årsag til. Teorien hertil er hentet fra rejselivsteorien og det der er udvalgt for at dække dette, er teorier omkring en destinations image og omkring handlingsmønstre som følge af opførslen af en kraftlinje. Den sidste teori, omkring konsekvenserne af tiltaget, er medtaget fordi essensen i opgaven er, hvordan rejselivsbedrifterne vurderer konsekvenserne af kraftlinjen.

Udvælgelsen af teori har været en vanskelig process, da der findes mange teorier, der kunne have været vinklet ind mod denne opgaves problemstilling. Processen med at udvælge teori til opgaven, har derfor været omfattende og krævet en vurdering af mange andre teorier end blot rejselivsteorier, som næppe havde været fuldt dækkende for problemstillingen.

5 Metode



Figur 15: En af Geirangerfjordens fjeldgårde

5.1 Før dataindsamlingen

5.1.1 Metodevalg og forskningsdesign

For at kunne igangsætte selve undersøgelsesarbejdet, må der findes en egnet metode. Metoden giver grundlag for et systematisk, planmæssigt arbejde med at nå målet, men metoden i sig selv giver ikke svar på problemstillingen. Den er bare et redskab eller en fremgangsmåde, som bruges for at nå frem til et resultat (Holme & Solvang 1996).

Indenfor samfundsvidenskaben opereres med to hovedformer for metodiske tilnærmelser:

Kvalitative metoder og kvantitative metoder. Kvalitative metoder bygger på indsamling af "bløde" data. Der er lille grad af formalisering, da formålet ikke er at prøve datas generelle gyldighed, men at skabe forståelse. Indsamlede data er ord eller billeder (Johannessen *et al.* 2011).

Formålet med kvalitative undersøgelser er, at komme tæt ind på de personer man ønsker at vide noget om og metoden er derfor velegnet når der ønskes information om informanternes holdninger og følelser omkring et tema. Via et relativt lille antal informanter, kan forskeren få en stor mængde information.(Johannessen *et al.* 2011).

Kvalitative metoder har et eksplorativt design, som skiller sig fra kvantitative metoders kausale og deskriptive designs, ved at være udforskende (Alfnes 2011). Problemstillingen der er opstillet i denne opgave, lægger op til et udforskende design, da der hverken ønskes en beskrivelse af grupper eller fænomen eller en undersøgelse af årsagssammenhænge. Formålet med opgaven er, at undersøge hvilken holdning og tanker de kommercielle rejselivsaktører har til kraftlinjen og på den baggrund, er der valgt en kvalitativ tilnærmelse til problemstillingen i opgaven.

Indenfor kvalitative metoder findes der forskellige måder at samle data på, såsom fokusgrupper, interview, observation og dokumentanalyser (Holme & Solvang 1996). Interviewet har sin styrke, når der ønskes mere personlige meninger, som det for nogle kan være vanskeligt at ytre sig om i en fokusgruppe. I fokusgrupper kan informanter svare socialt acceptabelt ud fra gruppens generelle mening om et fænomen. Ved et interview af enkeltpersoner kan det derfor være lettere, at få givet udtryk for sin mening. Da det inden dataindsamlingens start blev antaget at der ville være mange forskellige og ganske stærke meninger om kraftlinjen, blev interviewet valgt som dataindsamlingsmetode for masteropgaven. Interview kan desuden også, rent praktisk, være lettere at få gennemført end fokusgrupper, da det ikke kræver at mange informanter mødes på et geografisk sted på et bestemt tidspunkt. Og da informanterne på interviewtidspunktet befandt sig i slutningen af højsæsonen, talte dette også for brug af interview.

Indenfor kvalitative designs er der forskellige traditioner. Denne opgave har sin basis i den tradition

Creswell (1998) kalder case studier, da der i opgaven fokuseres på at studere et fænomen i et konkret caseområde.

5.1.2 Udvalgsstrategi

Udvalgsstrategien er den strategi der bruges, for at få udvalgt de informanter der skal deltage i undersøgelsen. Udvælgelsen ved kvalitative metoder sker i stedet med strategisk udvælgelse, da udvælgelsen har et bestemt mål. Forskeren tænker igennem hvilken målgruppe, der skal bruges for at få data. Udgangspunktet er ikke repræsentativitet, men hensigtsmæssighed (Johannessen *et al.* 2011).

Udvalgsstrategien, der blev valgt til denne opgave, var kriteriebestemt udvælgelse. For at få så nøjagtig en besvarelse af opgavens problemstilling som muligt, blev der opsat en række kriterier informanterne skulle opfylde, for at kunne deltage. De kriterier bedrifterne skulle opfylde, var:

1. Bedriften skal have sit virke indenfor rejselivet og segmentet naturbaseret rejseliv, hvor naturen helt eller delvist danner grundlag for bedriftens aktiviteter.
2. Bedriften skal være lokaliseret eller operere i områderne omkring Hjørund- og Geirangerfjorden. Der er ikke sat en eksakt geografisk afgrænsning, men kriteriet beror på en helhedsvurdering af bedriftens aktiviteter og geografiske placering.
3. Bedriften (ejereren eller en repræsentant) skal have en holdning til kraftlinjen Ørskog-Fardal og være villig til at formidle den.
4. Bedriften skal modtage ferie/fritidsrejsende og ikke udelukkende kunder fra abedrifts-segmentet.

De to første punkter indebar at der blev foretaget en helhedsvurdering af bedriftens aktiviteter og operationsområde. Ligeledes blev det vurderet om naturen var et vigtigt omdrejningspunkt for bedriften. Bedrifterne blev fundet primært ud fra søg på Google, www.visitnorway.com og www.visitalesund-geiranger.com. Der blev også sendt e-mails og taget kontakt pr. telefon til turistkontorer i området, for at få oplyst navne på potentielle bedrifter. Dette gav dog kun begrænset udbytte, da turistkontorerne havde meget begrænset viden om den geografiske lokalisering af rejselivsbedriftenes aktiviteter.

For at få snakket med de mest aktuelle bedrifter, blev bedrifterne på listen inddelt i primære og sekundære bedrifter, set i forhold til hvor relevante de ville være i forhold til problemstillingen.

Inddelingen blev foretaget på baggrund af en vurdering, hvor bl.a. den lokale forankring indgik som et parameter.

For at få opfyldt det tredje af de ovenstående kriterier, blev der i juni 2012 udsendt en mail til de primære bedrifter, hvor der blev informeret om undersøgelsen og de interview der ønskedes gennemført. Disse e-mails blev fulgt op af en telefonopringning i august, hvor det afklaredes om bedrifter havde en holdning til kraftlinjen og om de ønskede at deltage.

Det fjerde kriterium blev ligeledes opfyldt ved en helhedsvurdering. Meget få bedrifter i projektområdet, om noget i det hele taget, er rettet udelukkende mod bedriftskunder.

5.1.3 Strukturering af interviewene

Johannessen *et al.* (2011) angiver tre måder et dybdeinterview kan gennemføres på:

1. Ustrukturerede interview

Uformelt, med åbne spørgsmål omkring et tema

2. Semi-struktureret interview

Overordnet interviewguide, men spørgsmål, temaer og rækkefølge kan varieres

3. Struktureret interview

Både tema og spørgsmål er fastlagt på forhånd i en interviewguide

For alle tre gælder at spørgsmålene er åbne og der ikke er formuleret svaralternativer.

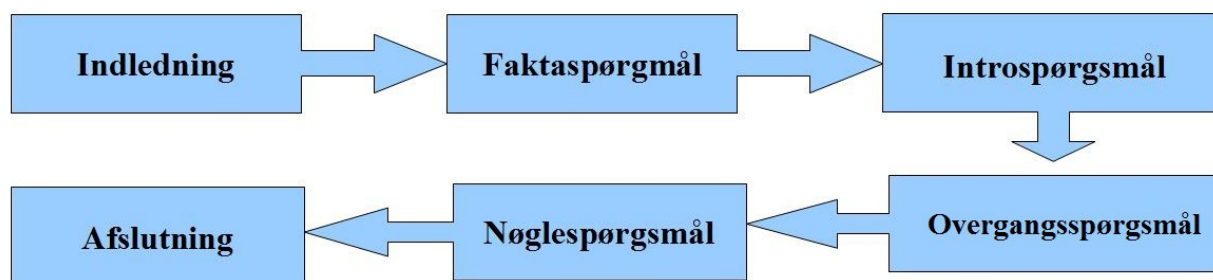
Med udgangspunkt i at problemstillingen indeholder konkrete spørgsmål, der ønskes svar på, faldt valget på at gennemføre interviewene som strukturerede interview. Derved sikredes at alle emner berørtes med alle informanter under interviewet. Den type interview har den fordel, at svar kan sammenlignes og interviewet er mere fokuseret og koncentreret, så det tager kortere tid og analysearbejde bliver enklere (Johannessen *et al.* 2011). Som student kan det desuden være en fordel at holde interviewet så kort og præcist som muligt, da skoleopgaver ikke har højeste prioritet blandt bedrifterne.

Interviewguiden

At lave en interviewguide handler om at omsætte projektets overordnede problemstilling og hypoteser til temaer med dertilhørende spørgsmål (Dalen 2004)

Interviewguiden¹⁰, der blev udarbejdet under forarbejdet til interviewerne i dette projekt, forsøger at gøre dette, ved at der til hvert Forskningsspørgsmål i problemstillingen er udarbejdet 3-4 spørgsmål.

Opbygningen af interviewguiden, dvs. spørgsmålenes rækkefølge og progression, fulgte den opbygning Johannessen *et al.* (2011) anbefaler. Den er vist i figur 16.



Figur 16: Opbygning af interviewguide (Modificeret efter Johannssen *et al.* 2011)

Sensitive og komplicerede spørgsmål blev forsøgt undgået i interviewguiden ligesom spørgsmål blev desuden udformet så de er enkle, korte og utvetydige og så de ikke indeholdt flere spørgsmål i et (Johannessen *et al.* 2011).

5.2 Gennemførelsen af interviewene

Selve gennemførelsen af interviewene blev foretaget under et ophold i området, i perioden 15.08.2012 – 22.08.2012. Lokaliteten for interviewene var for det meste i den pågældende bedrift. Tre af interviewene blev foretaget via telefon. Tidsforbruget varierede fra 12 - 121 min, med en gennemsnitslig interviewlængde på 29 minutter.

For at få størst mulig kvalitet i interviewene, bestod informanterne kun af ejere, daglige ledere eller kommunikationschefer. Derved sikredes det, at de interviewede personer havde kendskab til de emner, der blev spurgt til, som f.eks. beslutninger om ændringer i bedriften og markedet de opererer i.

¹⁰ Se bilag V

Undervejs i interviewene blev der stillet opfølgningsspørgsmål til informanterne, for at opklare utydeligheder og uddybe svar. Interviewene blev dog ikke gennemført som strukturerede interviews som planlagt. Dette viste sig at være alt for lidt fleksibelt. Interviewene fik derfor mere karakter af semi-strukturerede interviews, hvor der blev snakket om temaerne fra interviewguiden, men uden nogen fast rækkefølge og faste spørgsmål.

Alle interviewene blev optaget på en digital optager. Vigtige pointer og gode citater blev noteret ned på papir løbende under interviewene. To informanter ønskede ikke at blive optaget på diktafon, så data fra disse interviews bygger på noter taget under interviewet.

Under interview er der risiko for det, der kaldes intervieweffekt. Denne effekt opstår hvis interviewer påvirker informanten. Eksempelvis kan informantens opfatning af interviewer påvirkes af påklædning, alder, køn osv., hvilket igen vil påvirke de svar der gives (Johannessen *et al.* 2011). Intervieweffekten kan ikke helt elimineres, da det kan være mange forskellige faktorer der spiller ind og ikke alle lader sig ændre på. Effekten er dog forsøgt minimeret gennem bl.a. valg af neutral påklædning.

Antal informanter

Et af de store spørgsmål når man gennemfører interviews, er hvor mange informanter der er nødvendige. Kvale (1997) skriver, at det afgørende ikke er antallet er informanter, men mængden af information. Når der er indsamlet nok information til at svare på problemstillingen, er der interviewet et tilstrækkeligt antal. I undersøgelser, hvor der udelukkende benyttes interview som dataindsamlingsmetode, ligger deltagerantallet ofte på 15 ± 10 (Kvale 1997). Under dataindsamlingen til denne opgave blev der gennemført 15 interview. Antallet var ikke begrænset af hvor mange der var villige til at stille op. Derimod var tiden afgørende, samt en løbende vurdering undervejs i dataindsamlingsperioden af, hvornår der var indsamlet nok data til at svare på problemstillingen.

5.3 Efter interviewene

5.3.1 Transskription

Transskriberingen er processen hvor de indsamlede data overføres fra lyd til skrift, for at klargøre data til analyse. Transskriberingen er første bearbejdning af data og denne process giver forskeren

en god mulighed for at blive kendt med sine data (Dalen 2004). Det er vigtigt at være opmærksom på, at det ikke er udskrifterne men selve lydbåndet, der er det empiriske materiale. Udskrifterne er kunstige konstruktioner af kommunikationen og alle transskriberinger bygger på en række vurderinger (Kvale 1997).

Efter at samtlige interviews var blevet gennemført, blev optagelserne af interviewsene ført over på computer og transskriberet. Transskriptionerne er udført i en litterær stil, for at lette læsningen. I de fleste tilfælde er transskriptionerne skrevet ordret, men i enkelte tilfælde var det nødvendigt at tilføje manglende ord, og evt. ændre på ordstillingen, for at gøre udtalelserne mere sammenhængende og sætningerne mere flydende. At transskriptionerne ikke er 100% fuldstændige er der ingen metodiske problemer i, da en fuldstændig transskription ofte kun er hensigtsmæssigt ved en lingvistisk analyse (Kvale 1997).

Udskrifterne er skrevet på dansk, uden hensyntagen til dialekter. Dialekter er udeladt, ud fra det synspunkt, at det øger læsevenligheden, samt det faktum at undertegnede er etnisk dansk og derfor ikke behersker nynorsk. Omskrivningen fra nynorsk til dansk kan have resulteret i, at ord er blevet undladt eller andre ord benyttet.

5.3.2 Fremstilling af data

Når data skal fremstilles handler det om at vælge en præsentationsform, som får frem gode tilstandsbilleder og forståelsesmodeller (Dalen 2004).

Gennem fremstillingen af data, er der i opgaven brugt en række citater for at underbygge resultaterne. Overordnet er der to metoder der kan bruges til at arbejde med citater på. Den første er den tematiske metode, hvor der til hvert hovedområde i undersøgelsen findes citater, der belyser dette. Den anden er den intuitive metode, hvor ”de gode citater” jages, uden hensyntagen til tema (Dalen 2004). I denne opgave er det primært den tematiske metode, der er benyttet, men enkelte gange er også gode citater plukket ud intuitivt, uden at citatet har haft sammenhæng til et tema. Når citaterne udvælges, er der nogle typer af citater der skiller sig ud. Det kan være citater som fanger op det essentielle, citater som kan stå som eksempel for mange eller citater som forekommer sjældent (Dalen 2004). Alle tre typer af citater forekommer i denne opgave. Citater som forekommer sjældent, kan enten være et resultat af, at informanten som den eneste informant har turde udtale sig om emner, som er farlige at berøre eller det kan skyldes at vedkommendes mening i stor grad afviger fra resten af informanternes. Begge dele kan være interessante, da det kan være med til at belysningen problemstillingen.

5.3.3 Analyse

Når de indsamlede data er omsat til tekst, kan selve analysen begynde. Analysen er en krævende process, der i høj grad afhænger af forskeren og den problemstilling, der ønskes svar på. Der findes forskellige metoder, der kan benyttes til at angribe analysen. Disse er ikke nøgler til en eksakt analyse, men er redskaber, der kan hjælpe til at organisere og strukturere analysen (Kvale 1997). Der findes mange analysemetoder indenfor kvalitativ forskning, men Kvale (1997) trækker frem fem som de vigtigste:

1. Meningsfortætning
2. Meningskategorisering
3. Narrativ strukturering
4. Meningstolkning
5. Meningsgenerering gennem ad hoc-metoder

I denne masteropgave er der anvendt to af disse analysemetoder. Dette drejer sig metode 1, meningsfortætning, hvor informantens udtalelser forkortes til kortere og mere koncise formuleringer, og metode 5, meningsgenerering gennem ad hoc-metoder, som går ud på at kombinerer forskellige analysemetoder baseret på sund fornuft, for at finde meningen i de forskellige dele af materialet (Kvale 1997).

5.4 Etiske refleksioner

Foruden de rent metodemæssige overvejelser, der ligger forud for dataindsamlingen, er der også nogle etiske refleksioner, der skal gøres. Den nasjonale forskningsetiske komité for samfunnsvitenskap, jus og humaniora (NESH) har opstillet 47 forskningsetiske retningslinjer, som skal hjælpe forskere med at reflektere over etiske holdninger og opfatninger. Retningslinjerne er ikke direkte regler der skal overholdes, men skal ses som et hjælpemiddel til forskeren (NESH 2006). I forbindelse med dette projekt, er der 3 af disse retningslinjer der bør omtales:

- **Krav om informeret og frit samtykke**

Forskningsprojekter som involverer person kun kan igangsættes efter deltageres informerede og frie samtykke. Deltagerne skal til en hver tid kunne afbryde, uden at det vil få negative konsekvenser for dem (NESH 2006; Dalen 2004).

I så relativt små samfund som dem der findes i caseområdet, medfører det helt klart en risiko for belastning, at udtale sig om et tema, der er så omdiskuteret som kraftlinjen er. Derfor er kravet om samtykke af stor betydning i dette projekt. Retningslinjen er ivaretaget ved at udsende et informationsbrev¹¹ til de potentielle bedrifter, hvor de har fået information om projektet: formål, hvem der står bag, indsamling af data og hvordan data vil blive fremstillet. Det har så været op til de enkelte bedrifter at vurdere om de vil deltage i interviewene eller ej. På intet tidspunkt har de været forpligtet til at deltage og har hele vejen haft muligheden for, ubegrundet og uden yderligere konsekvenser, at sige nej til deltagelse. Det gælder både efter at have læst informationsbrevet, efter at have aftalt tid og sted til et interview og under selve interviewet.

- **Krav om at informere dem som udforskes**

Deltagerne skal have al den information som er nødvendig for at danne sig et billede af forskningsfeltet, følgerne ved at deltage samt hensigten med forskningen. Desuden skal de have information om, hvem der betaler forskningen (NESH 2006).

Denne retningslinje blev også fulgt igennem hele projektet. Det indledende informationsbrev fremsent pr. e-mail gav informationerne der krævedes for at få et billede af projektet. Desuden blev interviewene indledt med, at informanterne fik repeteret informationen omkring projektet.

Det har på intet tidspunkt været hemmeligholdt, at det er Norges forskningsråd der finansierer forskningen og indsamlingen af data. Dette fremgik også tydeligt af det indledende informationsbrev bedrifterne fik fremsendt på e-mail.

- **Krav om konfidentialitet**

Den sidste retningslinje er kravet om konfidentialitet. Kravet indebærer, at de personer som gøres til genstand for forskning har krav på, at al informationen de giver om personlige forhold behandles konfidentielt. Forskeren har pligt til, at undgå brug og formidling af information, der kan skade de enkeltpersoner der forskes på (NESH 2006).

Denne retningslinje er fulgt ved, at bedrifterne ikke er nævnt ved navn i opgaven. Ligeledes optræder der ikke navne på enkeltpersoner samt oplysninger der kan identificere bedrifter eller personer.

¹¹ Se bilag VI

5.5 Præsentation af informanterne

De 15 rejselivsbedrifter der deltog i interviewene var generelt af meget forskellig karakter og deres eneste fællesnævner var, at de på en eller anden måde beskæftigede sig med naturbaserede rejselivsaktiviteter i området omkring Geiranger-, Hjørund-, eller Storfjorden. Alle bedrifterne var lokale bedrifter, på nær to bedrifter, som var større norske selskaber med turistaktivitet i området. To af de lokale bedrifter havde udgangspunktet for deres virksomhed i Ålesund, men havde de nævnte fjordområder som omdrejningspunkt for deres aktivitet. De resterende lokale bedrifter var alle fysisk lokaliseret nær de tre fjorde.

De to bedrifter, der ikke var lokalt forankret, var større bedrifter, der opererede mange steder i landet. Deres virke var en blanding af statsopgaver og rejselivsprodukter og de adskilte sig derved fra de mindre lokalt forankrede bedrifter, som havde turismen som grundlaget for deres eksistens. Tre af de lokalt forankrede bedrifter havde turismen som en sidebeskæftigelse.

Enkelte bedrifter var større landsdækkende bedrifter med mange ansatte, mens størstedelen af de interviewede bedrifter var mindre enkeltmandsforetag med et eller færre årsværk. Imellem de to yderpunkter var der bedrifter med op til 70 ansatte. Enkelte bedrifter havde store sæsonudsving i antallet af ansatte, med flest ansatte om sommeren.

Syv af de 15 interviewede bedrifter opererede hele året, mens resterende otte er begrænsede deres aktiviteter til sommerhalvåret. Af de syv helårsbedrifter var det kun fire, der var beskæftiget med turisme i vinterhalvåret.

Antallet af kunder de enkelte bedrifter betjente, var også ganske varierende. Den mindste bedrift, som kun var deltidsbeskæftigelse for ejeren, havde besøg af cirka 400 gæster om året, men den bedrift med flest gæster havde cirka 400.000 fordelt på hele året. Dette var dog ikke udelukkende turister (ca. 100.000 pr. år.), men inkluderede også almindelig personbefordring og inkludere hele Norge.

Det primære marked for de interviewede rejselivsbedrifter var det private marked, hvor de hentede størstedelen af omsætningen. Alle informanterne nævnte dog, at de i varierende grad også havde kunder fra bedriftssegmentet. Kunderne fra bedriftsmarkedet kom især i foråret og efteråret.

For de to store landsdækkende bedrifter var markedssituationen lidt anderledes, idet de havde en større indblanding fra bedriftsmarkedet og en større blanding af turister/ikke-turister på det private marked.

Gæsterne der kom til rejselivsbedrifterne, var for en stor del norske. Fra udlandet kom de primært fra Tyskland, England og Nederlandene. Flere informanter fremhævede at der er sket en stigning i

antallet af østeuropæiske og russiske gæster.

Et overblik over de interviewede bedrifter, deres type, størrelse, påvirkningen fra kraftlinjen og hvilket område de opererer i ses i tabel 1.

Tabel 1: Oversigt over informanter, med angivelse af hovedaktivitet, påvirkningens type, årligt antal besøgende, bedriftstype og kerneområde for aktiviteter.

Nr.	Bedriftstype	Påvirkning	Besøg pr. år	Masse/niche	Område
1	Aktivitet	Direkte	50.000	Masse	Hjørundfjorden
2	Aktivitet	Direkte	-	Niche	Hjørundfjd./Sunnmørsalp.
3	Overnatning	Indirekte	-	Niche	Hjørundfjorden
4	Aktivitet	Indirekte	2.000	Niche	Geirangerfjorden
5	Transport/sightseeing	Indirekte	-	Masse	Geirangerfjorden/Storfjd.
6	Aktivitet	Indirekte	Ca. 2.000	Niche	Geirangerfjorden
7	Overnatning	Indirekte	20.000	Masse	Geirangerfjorden
8	Aktivitet	Indirekte	-	Masse/niche	Geirangerfjorden
9	Overnatning	Indirekte	ca. 8000	Niche	Hjørundfjorden
10	Transport/cruise	Direkte	400.000	Masse	Geirangerfjorden
11	Transport/sightseeing	Direkte	ca. 2.000	Niche	Hjørundfjorden
12	Transport/sightseeing	Direkte	-	Niche	Hjørundfjorden
13	Overnatning	Direkte	400	Masse	Sykkylven
14	Overnatning	Direkte	-	Masse	Storfjorden
15	Overnatning	Direkte	-	Masse	Storfjorden

6 Resultater og analyse



Figur 17: Den nuværende tracé i Ørskog

6.1 Indledning til afsnit

De resultater og fund data fra interviewene har ledet frem til, vil blive præsenteret i dette afsnit. Foruden selve præsentationen vil resultaterne også løbende blive analyseret igennem dette afsnit, frem for i et selvstændigt afsnit. Først præsenteres det overordnede billede af resultaterne, for at lette den videre læsning af resultaterne. Derefter følger en mere detaljeret gennemgang og analyse af resultaterne i de efterfølgende afsnit. Disse afsnit er opdelt, så der først kommer en gennemgang og analyse af resultaterne knyttet til selve kraftlinje-projektet. Herefter følger en gennemgang og analyse af udvalgte temaer.

6.2 Overordnet billede

Efter transskriptionen af de 15 interviews, var der nogle træk ved informanternes svar, der trådte tydeligt frem. Det tydeligste træk var, at rejselivsbedrifterne ikke var synderligt optaget af kraftlinjen mellem Ørskog og Fardal. Bedrifterne accepterede i høj grad, at der måtte strøm frem til distrikterne og at der derfor måtte være kraftlinjer. Det gældende mantra for de interviewede rejselivsbedrifter, syntes at være: "Ude af øje, ude af sind". Så længe bedrifterne ikke direkte blev berørt eller kunne se kraftlinjen, bekymrede de sig ikke nævneværdigt om den. Når det er sagt, var der dog nogle bedrifter, der benyttede områder der berørtes af den valgte tracé, der var kritiske til projektet og var nervøse for påvirkningen på rejselivet.

Den generelle billede af at der var en meget lille interesse i kraftlinjen, forstærkes af, at engagementet til at deltage aktivt i planlægningsprocessen forud for opførslen af kraftlinjen, var meget begrænset. Få bedrifter deltog og kun en enkelt bedrift var aktiv i modstanden mod kraftlinjen.

Bedrifterne viste et lidt varieret syn på tracévalget, men med en overvægt af bedrifter der mente, at den valgte tracé var den rigtige, hvis valget står mellem de to hovedtracéer. En anden tendens i det overordnede billede var, at en havkabeløsning blev betragtet som en god løsning.

Ingen af bedrifterne så den nye kraftlinje som en direkte trussel mod deres bedrift, med undtag af én bedrift, som mente den måske kunne betyde en nedgang i antal besøgende. Informanterne så heller ikke på kraftlinjen som en trussel mod turismen i området som helhed, da deres generelle holdning var, at turismen i regionen står så stærkt, at en kraftlinje ikke vil påvirke negativt i forhold til at turisterne vil holde sig væk.

en meget pragmatisk tilgang til energiinstallationer og kraftlinjer i almindelighed, hvilket illustreres af citaterne i tabel 2.

Tabel 2: Citater om generelle holdninger til kraftlinjer i naturområder

<i>"Kraftlinjer er noget vi trænger og ikke ønsker."</i>
<i>"Som de fleste forstår jeg, at det er et "must"."</i>
<i>"Det er jo et nødvendigt onde. Så hvis man må forbedre en kraftlinje eller lave en ny en, så må man det, for at samfundet skal overleve."</i>
<i>"Man må nu have det. Vi er nødt til at have strøm. Så det er et nødvendigt onde, hvis du forstår?"</i>

Ligesom Soini *et al.* fandt i deres undersøgelser, var der en forståelse for nødvendigheden af kraftlinjer¹². Informanterne accepterede at de måtte til, fordi strøm er en nødvendighed for at få hjulene i samfundet til at snurre rundt. Dermed ikke sagt at informanterne var tilhængere af kraftlinjer, hvilket også kommer til udtryk gennem ordvalget "nødvendigt onde". Flere sagde direkte, at de helst ville have været foruden. Selvom kraftlinjer generelt set var uønskede, var der samtidig informanter som var opmærksomme på, at kraft var grundlaget for bedrifternes rejselivsvirksomhed og grundlaget generelt, for at kunne holde liv i regionen. Dette kommer til udtryk i citaterne i tabel 3.

Tabel 3: Citater om kraft som grundlag for områdets turisme

<i>"Havde vi ikke haft kraft, havde vi heller ikke haft turisme."</i>
<i>"Uden energien klarer vi ikke at udvikle industrien. Ikke husholdningerne heller og vækst i indbyggertal som igen giver kundevækst for os.»</i>

En af de større aktører ville ikke tage stilling til specifikke projekter, men sagde:

"Vi har ikke taget stilling til det [spørgsmålet om hvad de mener om kraftlinjer]. Vi får vældig mange henvendelser om det, specielt fra miljøgrupper eller lokale folkeaktioner. Det vi siger i sådanne sammenhænge er, at vi har tillid til at de regulære myndigheder tager de hensyn de må, inden for alle typer næringsvirksomhed. Også naturen. Vi har ikke gået ind og sagt om vi støtter en vindkraftudbygning eller kraftudbygning eller ikke. Vi har tillid til myndighederne."

¹² Se afsnit 4.2 Offentlighedens opfattelse af kraftlinjer

Informanten valgte at forholde sig neutral og ikke engagere sig i forhold til kraftudbygninger, ved at henvise til, at de havde tillid til, at de centrale myndigheder tog flest mulige hensyn.

6.3.2 Holdning til kraftlinjen Ørskog-Fardal

Kraftlinjen mellem Ørskog og Fardal var generelt ikke noget, der spillede en stor rolle for informanterne og for størstedelen frembragte den ikke nogen voldsomme reaktioner. Den generelle holdning til kraftlinjen mellem Ørskog og Fardal var, at den var uønsket, men den accepteredes:

”(...) vi ville helst have undgået den [kraftlinjen mellem Ørskog og Fardal], men vi accepterer at den må komme.”

Andre informanter ville også helst have undgået kraftlinjen, men så samtidig nødvendigheden af den:

”Ja, vi trænger kraftlinjerne. Prøv at gøre det så skånsomt som muligt.”

Informanternes holdning til den specifikke kraftlinje var omtrent sammenfaldende med deres holdninger til kraftlinjer generelt. De accepterede den, men ville helst have undværet den. Det at kraftlinjer accepteres af offentligheden, er i overensstemmelse med Soini *et al.*'s fund¹³. I deres undersøgelse scorede udsagen ”Kraftlinjer er nødvendige og kan retfærdiggøres i landskabet” en relativ høj score, hvilket viser at der i samfundet generelt er en accept af kraftlinjer, da de er nødvendige. Samme holdning sås blandt informanterne.

Selv om informanterne generelt set helst havde undgået kraftlinjen, er det ikke ensbetydende med at de er negative over for kraftlinjen. I forhold til informanternes attitude over for kraftlinjen, kan der for overskuelighedens skyld, opsættes en tabel over deres antal i forhold til deres indstilling over for kraftlinjen og det område, de opererer i. I tabel 4 er bedrifterne inddelt efter hvilken af tracéerne, der berørte eller kunne have berørt deres hovedaktiviteter. Nogle bedrifter ville være blevet berørt lige meget af begge tracéer og har derfor fået deres egen kategori.

¹³ Se afsnit 4.2 Offentlighedens opfattelse af kraftlinjer

Tabel 4: Bedrifternes fordeling efter deres attitude over for kraftlinjen i forhold til tracéen deres aktiviteter var tilknyttet.

Område Attitude	Hovedtracé 1	Hovedtracé 2	Begge tracéer	Sum
Positiv	1	0	0	1
Neutral	4	5	3	12
Negativ	2	0	0	2
Sum	7	5	3	15

Som tabel 4 viser, var der flest holdninger til kraftlinjen at spore blandt bedrifterne med tilknytning til hovedtracé 1. I tilknytning til hovedtracé 2 var alle informanterne neutrale i holdningen til kraftlinjen. De to informanter, der var negative over for kraftlinjen, havde begge tilknytning til den valgte hovedtracé 1. Begge var aktivitetsbedrifter og deres aktiviteter var meget specifikt knyttet til Hjørundfjorden og de nærliggende områder. En enkelt bedrift, med tilknytning til hovedtracé 1 udviste en positiv attitude i forhold til kraftlinjen.

Det skal nævnes, at selv de to informanter, som var negativt indstillet over for kraftlinjen, så nødvendigheden af den og accepterede, at der måtte gøres noget.

Fordelingen i tabel 4 viser ganske neutral holdning til kraftlinjen blandt informanterne, hvis svar bar tydeligt præg af en vis ligegyldighed til kraftlinjen. Især fra de informanter som ikke var beliggende eller opererede i direkte tilknytning til den valgte tracé.

Flere informanter havde også et NIMBY-perspektiv¹⁴ over deres udtalelser, som er gengivet i tabel 5.

Tabel 5: Citater om kraftlinjen i et NIMBY-Perspektiver

"Jeg er ligeglad [med hvor kraftlinjen går], så længe den ikke går igennem Geiranger.

Geirangerfjorden er det område min bedrift bruger. Jeg er ligeglad med om de bygger kraftlinjer længere væk."

"Alle er vel sådan "Bare det ikke plager os for meget" på en måde. Jeg tror at alle bliver meget sådan, at de beskytter sit eget."

"Man kan sige, at hvis det uanset bliver et af de her to alternativer, så jeg vil jeg jo altid gå for den, der er længst væk fra der hvor jeg er og fra der hvor vi drifter. Men det er vel egentlig meget egoistisk at sige det."

¹⁴ Se afsnit 4.2.1 NIMBY

Citaterne viser en NIMBY-holdning til kraftlinjen, da informanterne accepterede at kraftlinjen skal bygges, men samtidig ville de helst ikke have den i det nærområde, hvor de selv opererer eller er beliggende. NIMBY bruges ofte som forklaring på hvorfor personer gør modstand mod tiltag, men i dette tilfælde var ingen af de tre informanter modstandere af kraftlinjen.

De to sidste citater i tabel 5 viser, at informanterne havde et perspektiv der spændte bredere end blot NIMBY. Den første informant prøvede at fralægge sig det egoistiske motiv ved NIMBY, var at sige at holdningen om at beskytte sit eget, var den holdning alle udviste. Det sidste citat bar også præg af et udpræget NIMBY-motiv, men informanten erkendte samtidig det egoistiske perspektiv ved dette syn på kraftlinjen.

Når det er sagt, at der var informanter med NIMBY-motiver, skal det også nævnes, at der var informanter med den modsatte holdning. En informant, der havde al sin aktivitet i tilknytning til Hjørundfjorden, og endda sagde at ”Hjørundfjorden er vores fjord”, sagde samtidig at hovedtracé 1 over Hjørundfjorden var den eneste rigtige løsning:

"Vi tror at Hjørundfjordløsningen er den rette. At gå i nærheden af Geiranger ville have været helligbrøde"

Den citerede informant udviste en anti-nimby-holdning, en såkaldt PIMBY-holdning¹⁵. Informanten ville gerne have kraftlinjen i hans kerneområde, da det, sammenlignet med de andre tracéalternativer, var den mest fordelagtige løsning. Til trods for de påvirkninger det måtte medføre. Dette viser, at der også var informanter, der klarede at se ud over egne motiver og se problemstillingen i et bredere perspektiv.

6.3.3 Tracévalget

Som nævnt i baggrundsafsnittet var der to hovedforslag til tracéløsninger¹⁶. Mens der var en samstemmende accept af, at kraftlinjen måtte til, var der noget mere divergerende meninger omkring tracévalget. Nogle informanter foretrak en linjeføring i hovedtracé 2, for at undgå fjordspænd over flere fjorde. En informant kaldte endda den valgte løsning (Hovedtracé 1) for ”en voldtægt på fjorden”. Andre informanter så på hovedtracé 1, som det bedste tracévalg, for at undgå at komme i karambolage med verdensarvsområdet.

I tabel 6 er angivet nogle citater for begge hovedtracéløsninger.

¹⁵ Se afsnit 4.2.1 NIMBY

¹⁶ Se afsnit 2.2.2 Tracéer og tracévalget

Tabel 6: Informanternes meninger om de 2 hovedtracéeralternativer

For hovedtracé 1	For hovedtracé 2
<p>”Jeg mener nu at denne løsning er den mest fornuftige. Havde de valgt at bygge denne (hovedtracé 2), var det ikke sikkert de havde fjernet den gamle linje og så havde man fået ødelagt to områder i stedet for bare et.”</p>	<p>”Min umiddelbare mening er, at tracéen omkring Hellesylt havde været en bedre løsning, fordi man så havde skånet den her kystnatur som vi har her og som jeg tror er vigtig for rejselivet i området.”</p>
<p>”Det som kan være kritisk med den linje som går her (Hovedtracé 2) er, at det er så tæt på verdensarvsområdet, at det kan medføre til at området her mister verdensarvsstatusen. Og det er meget kritisk for rejselivet, for det er jo det, vi lever af herinde.”</p>	<p>”Den anden tracé [Hovedalternativ 2] havde sparet os for tre fjordkryds, og jeg tror at mange turister kommer hertil for at se fjordene. Havde linjen gået oppe i fjeldene i nærheden af Hellesylt...hvem havde brudt sig om det? Meget få turister springer rundt i fjeldene, men ganske mange bruger fjordene. Meget af turismen er knyttet til fjordene, så jeg mener det er tåbeligt at lave tre fjordkrydsninger over både Hjørundfjorden, Sykkylsfjorden og Storfjorden. Så sådan som jeg ser det, havde det, i hvert fald i rejselivssammenhæng, været bedre at have linjen i fjeldet.”</p>
<p>”Det er vældig få som vågner i Berlin tidligt om morgenen og siger: ”Åh, jeg må til Hjørundfjorden”. Men der er faktisk et par stykker som vågner og siger, at de må se Geiranger. Så i forhold til rejselivsnæringen og udviklingen af den, så synes vi, at det var helt rigtigt at vælge den vestre tracé og følge tracéen herinde i Hjørundfjorden og så gøre det på bedst mulig måde.”</p>	<p>”Den [kraftlinjen] ville måske såvidt synes. Men uanset er det så langt ude af hovedområdet, så selvom den havde passeret der [Hellesylt], havde det ikke betydet det store.”</p>
<p>”Når man må have linjen. er det måske den mest skånsomme og fornuftige løsning, da der allerede er en linje i forvejen. Man slipper for at skulle ødelægge mere natur ved at bruge den gamle tracé.”</p>	
<p>”Altså Geiranger er så vigtig for den nationale rejselivsbranche, at det at begynde at pille ved naturen i visuel kontakt med Geiranger, ville have været helligbrøde. Det må man aldrig gøre. Det er vældig få som kommer til Norge for at opleve Hjørundfjorden. Vi må acceptere det.”</p>	
<p>” (...) går den nogenlunde i den tracéen som allerede findes, så laver du ikke nogen nye sår.”</p>	

Citaterne i tabel 6 giver en række argumenter for, hvilken tracé der havde været at foretrække ud fra informanternes synspunkt. Disse argumenter er opsummeret i tabel 7.

Tabel 7: Opsummering af argumenter for de to hovedtracéer

Argumenter for hovedtracé 1	Argumenter for hovedtracé 2
<ul style="list-style-type: none"> •Risikabelt at komme tæt på verdensarvsområdet •Mulighed for at genbruge den gamle tracé, hvilket vil betyde mindre ødelæggelse af natur •Geiranger vigtigere i rejselivssammenhæng end Hjørundfjorden •Mulighed for sanering af den eksisterende linje 	<ul style="list-style-type: none"> •Undgår tre fjordkryds •Så langt væk fra verdensarvsområdet at det ikke ville have fået nogen betydning •Færre folk færdes i fjeldet end på fjordene •Turismen i området bygger på fjordene, ikke fjeldet

Informanterne som havde en mening om tracévalget var generelt meget klare i mælet om, hvilken tracé de foretrak. Der var dog også nogle der ikke havde nogen stor interesse i tracévalget og var indifferente i forhold til hvilket af de to hovedtracéer der blev valgt. Dette kommer til udtryk i citaterne i tabel 8.

Tabel 8: Citater om indifferens i forhold til tracévalget

<i>"Akkurat tracéerne har jeg ikke studeret så meget. For du ved, at når vores tracé kommer her i Hjørundfjorden, så tænkte vi, at da er vi færdige med det."</i>
<i>"Jeg synes begge løsninger var lige dårlige for naturen. Jeg synes Hundalsområdet og Geirangerområdet er lige så fint som Hjørundfjordområdet."</i>
<i>"Jeg synes begge de løsninger er dårlige løsninger. Jeg synes de kunne have valgt bedre løsninger og havde de brugt mere kabel, havde det blevet bedre løsninger."</i>

Ligesom for den generelle mening om kraftlinje, kan der også for tracévalget være interessant at se på fordelingen i forhold til, hvilken tracé deres aktivitet er knyttet til. Dette er anført i tabel 9.

Tabel 9: Bedrifternes fordeling efter foretrukket tracé i i forhold til tracéen deres aktiviteter var tilknyttet.

Område \ Foretrukket tracé	Hovedtracé 1	Hovedtracé 2	Begge tracéer	Sum
Hovedtracé 1	3	2	0	5
Hovedtracé 2	1	0	1	2
Indifferent	3	3	2	8
Sum	7	5	3	15

Tabel 9 viser, at der blandt de informanter der ikke var indifferente, var flest der foretrak hovedtracé 1. Det interessante i den sammenhæng er, at tre bedrifter tilknyttet Hjørundfjorden og hovedtracé 1 pegede på den tracé som den foretrukne, mens tre var indifferente over for tracévalget. NIMBY var altså ikke noget, der prægede informanterne i nævneværdig grad. Tværtimod tenderer det til en PIMBY-holdning, når de foretrak den tracé, de selv vil blive mest berørt af. Når bedrifterne, der er beliggende i det område, der bliver mest berørt, pegede på, den valgte tracé som deres foretrukne eller er indifferente i forhold til tracévalg, er det med til at underbygge, at de ikke er så bekymrede for påvirkningen fra den kommende kraftlinje.

To informanter mente, at skadevirkningerne ved hovedtracé 2 ville have været så små, at det var deres foretrukne tracé. Den ene af disse informanter havde tilknytning til hovedtracé 1, mens den anden ville blive berørt af begge tracéer.

I forhold til ”Konsekvensvifta”¹⁷ betragtede informanterne Hjørundfjorden og områderne hvor kraftlinjen skal gå, som områder med middel til stor værdi i rejselivssammenhæng. Geirangerfjordområdet blev derimod vurderet til at have en meget stor værdi. Blandt informanterne var der forskel på, hvordan omfanget af tiltaget blev vurderet. Dem, der var for hovedtracé 2, mente, at hovedtracé 1 ville have et stort negativt omfang og derved ville medføre en stor til meget stor negativ konsekvens for området. De vurderede samtidig, at det kun ville have lille negativt eller ubetydeligt omfang at vælge hovedtracé 2 forbi Hellesylt. Konsekvensen for hovedalternativ 2 ville derved blive lidt negativ eller i værste tilfælde middel negativ.

De informanter, der var positive for hovedtracé 1 i Hjørundfjorden, havde et andet syn. De mente, at den risiko, der var forbundet med at vælge hovedtracé 2, var for stor, da UNESCO-statussen kunne bringes i fare. Et tab af UNESCO-statussen ville have fået et meget stort negativt omfang for området, og derved en meget stor negativ konsekvens. Derfor mente de, at det var bedre at lægge tracéen i hovedtracé 1 i Hjørundfjorden, hvor tiltagets omfang ville blive lidt negativ eller måske middel negativt. I værste tilfælde ville det betyde en middel negativ konsekvens ved at lægge linjen i Hjørundfjorden, hvilket ville være bedre end at risikere en meget stor negativ konsekvens for hele området, ved at vælge hovedalternativ 2.

Havkabelalternativet

Foruden de to hovedtracéer var der et tredje alternativ, havkabler, som blev udredt i planlægningsprocessen. I det følgende er der ikke taget stilling til de to hovedtracéer for havkabling, som betragtes samlet som et alternativ til luftledninger.

Ligesom for tracévalget på land, var der delte meninger om en havkabling, jf. citaterne i tabel 10.

¹⁷ Se afsnit 4.4 Konsekvensvurdering af et tiltag

Tabel 10: Informanternes meninger om havkabelalternativet	
For havkabler	Imod havkabler
<i>"Havkabler havde selvfølgelig været en lidt bedre løsning. Jeg forstår at det koster mere og er mere tidskrævende. Men jeg er vældig praktisk-økonomisk anlagt, så jeg forstår begge parter"</i>	<i>"Vi så at omkostningsulemperne for samfundet, blev for store. Vi er også forbrugere af kraft og skal betale dette. Det blev for urealistisk i forhold til alle andre ting, man kan bruge penge på."</i>
<i>"De kan lægge dem [transformatorstationerne] på en sådan måde, at det bliver helt naturligt. Hvis de ville. Der er egentlig bare snak om vilje."</i>	<i>"Nej, altså omkostningen [ved havkabel] bliver for stor. I tillæg ved vi jo, at disse trafo-stationer [transformatorstationer] som må til på hver side, (...) tager så stort et område og bliver så synlige i naturen, at jeg er ikke sikker på, om det havde været en bedre løsning."</i>
<i>"De [havkabler] vil ikke ødelægge så meget natur."</i>	
<i>"Et kabel vises ikke i landskabet. Havkabel eller kabler der bliver gravet ned i jorden på land, er det meget finere visuelt. Det koster mere akkurat her og nu, men det kan hænde, at man slipper for store udgifter senere, hvis der sker noget med linjen senere."</i>	<i>"Havkabler havde ikke været en god løsning mener jeg. Det havde...Havde man valgt at bygge et havkabel, måtte man alligevel have beholdt den gamle linje i reserve. Derfor havde der ikke været vundet noget rent visuelt ved at lave havkabler."</i>
<i>"Det havde været mere positivt om kablet var kommet helt væk og var blevet lagt i havet som havkabel. Det havde helt klart været det bedste rent visuelt"</i>	

Argumenterne, for og imod havkabler, der kom frem i citaterne, er opsummeret i tabel 11.

Tabel 11: Opsummering af argumenter for og imod havkabler	
Argumenter for havkabler	Argumenter imod havkabler
<ul style="list-style-type: none"> •Mindre visuel påvirkning •Trafo-stationer kan skjules •Mindre ødelæggende for naturen •Muligvis billigere på langt sigt 	<ul style="list-style-type: none"> •Den gamle linje kan ikke saneres •Trafo-stationer bliver synlige i stedet for masterne •En stor ekstra etableringsomkostning •Dyr løsning for forbrugerne

En anden informant gav udtryk for, at spørgsmålet om havkabler ikke havde været en bedre løsning, ikke kun må ses med økonomiske briller. I det spørgsmål er der også nogle værdier, der ikke kan prissættes, som må medregnes:

”Men man må selvfølgelig også lægge fokus på værdien af disse natur- og kulturperler vi har her. At man ikke ødelægger dem med store kraftlinjer.”

Kabling eller luftledning burde ifølge informanten ikke udelukkende være et økonomisk spørgsmål, men skulle sammenholdes med et områdes kultur- og naturværdier. Dette leder tilbage til ”Konsekvensvifta”, hvor konsekvensen for et tiltag vurderes ud fra omfanget af tiltaget og områdets værdi. Dette udsagn er for øvrigt også helt i tråd med regeringens nuværende politik, som beskrevet i stortingsmelding 14¹⁸, hvor netop det, at netudbygningen skal være rationel, bygger på samfundets nytte i forhold til omkostninger. I det regnestykke skal også ikke-prissatte værdier medregnes, og det var netop det, denne informant pegede på. Ved at bruge ordet perle om natur- og kulturværdierne antydede informanten, at disse værdier ikke var ubetydelige og derfor burde medregnes i vurderingen af om et havkabel var en bedre løsning. De prissatte omkostninger fremhæves i de første citater imod kraftlinjen, hvor informanterne gjorde opmærksom på, at de økonomiske ulemper ved havkabler bestemt ikke ville være rationelle i forhold til samfundet, som i sidste ende betaler for kraftlinjen gennem netlejen.

6.3.4 Planlægnings- og koncessionsprocessen

For at forstå offentlighedens holdning til kraftlinjer er det, jf. Furby *et al.*'s model¹⁹, vigtigt at kende til både deres holdning til selve kraftlinjen og til planlægnings- og konstruktionsprocessen, da begge kan have indflydelse på den overordnede holdning. Informanternes holdning til sidstnævnte vil blive gennemgået i dette afsnit.

Projektets lange planlægnings- og godkendelsesperiode, med flere høringsrunder, var ikke noget rejselivsbedrifterne var dybt involveret i. Processen blev for de flestes informanternes vedkommende fulgt på afstand gennem medierne. Størstedelen engagerede sig ikke.

På spørgsmålet om hvorvidt de var involverede og fulgte processen, var svaret ofte som svaret fra følgende informant:

¹⁸ Se afsnit 2.1 Det politiske rammeværk

¹⁹ Se afsnit 4.2 Offentlighedens opfattelse af kraftlinjer

”Kun gennem det som har stået i aviserne. Vi har ikke, eller jeg har ikke, været inde på internettet og har læst noget eller engageret mig vældigt. Jeg har bare læst det, som har stået i lokalaviserne. Så det bliver på sådan et helt generelt niveau.”

Selvom processen mest blev fulgt på afstand, var der alligevel informanter, der deltog mere eller mindre aktivt. En af informanterne kunne fortælle, at de egentlig mest fulgte processen gennem medierne, men blev kontaktet af lokale medier for at få kommentarer, samt at de havde været involveret i kraft af deres rolle som høringsinstans:

”Ja, vi har stået på høringslisten, ikke mindst i forhold til fylket. Og så har vi i større grad observeret processen gennem medierne og er blevet spurgt af lokale medier om, hvad vi mener.”

En enkelt informant havde dog deltaget aktivt i processen, for at få lov til at give sin mening til kende. På spørgsmålet om han har været engageret svarer han:

”Ja, jeg har været med i modstanden mod luftlinjen på Ørskog-Fardal. Jeg har også været med fly til Oslo og stået udenfor Stortinget og mødt Stortingsrepræsentanter, også fra Møre Og Romsdalen. Så jeg har været involveret på en god og fin måde, hvor jeg kan fortælle hvad jeg mener.”

Samarbejde mellem rejselivsbedrifterne

Under planlægningsprocessen har der ikke været noget samarbejde mellem rejselivsbedrifterne, om at komme med fælles indspil til Statnett. Enkelte steder har der været arrangeret møder for rejselivsbedrifterne, typisk initieret af destinationsselskaberne:

”Det har været nogle møder, som destinationsselskabet i største grad tog initiativ til.”

Trods det, at der har været arrangeret møder for rejselivet, var engagementer blandt rejselivsbedrifterne ikke så stort:

”Jeg har ikke deltaget og har ikke engageret mig så vældig meget i det”

Statsnetts inddragelse af rejselivsbedrifter

I forhold til om Statnett har henvendt sig direkte til rejselivet, er opfattelsen, at der ikke har været nogen direkte henvendelse, jf. citaterne i tabel 12.

Tabel 12: Citater om Statnetts inddragelse af rejselivsbedrifterne

”Nej, selv om vi driver i fjorden og er en stor aktør på Sunnmøre, har vi aldrig fået direkte spørgsmål fra Statnett.”

”Jeg tror nok de [Statnett] i hovedsag har gået igennem de formelle organer, som f.eks. destinationsselskaber.”

”Nej, de [Statnett] har vel mere eller mindre henvend sig til alle, vil jeg antage. De har ikke gået konkret til rejselivet. Ikke hvad jeg har opfattet. Det er måske en mangel.”

”Nej, vi har har ikke hørt et ord. Jeg har aldrig fået lov til at udtale mig og aldrig fået lov til at sige hvad jeg mener.”

”De lægger vel bare kraftlinjen der hvor det er lettest for dem og så må os der bliver berørt bare acceptere det. De lytter vel ikke til os uanset”

De momenter, der fremhæves her, kan opsummeres således:

- Ingen direkte henvendelse til rejselivsbedrifterne fra Statnett
- Henvendelsen har været mere generel, rettet mod alle
- Kommunikation har gået gennem de officielle organer, såsom destinationsselskaberne
- Antydning af frustration over ikke at have haft mulighed for at sige sin mening
- Opgivethed over ikke at blive hørt

Som det fremgår af citaterne, føler nogle informanter, at rejselivet i stor grad blev ”kørt over” af Statnett. Hvorfor det er sådan, var der en informant, der havde en forklaring på:

”Rejselivet i Norge består af så mange småskala-bedrifter som er lettere at køre hen over, end store bedrifter med større betydning. Selvom mange jobber med rejseliv i Norge total set, er der mange små bedrifter, som står alene og ikke har så stor kraft eller magt, kan man sige.”

Ifølge informanten kan rejselivet let underkendes, da næringen ikke har den store indflydelse og slagkraft, fordi den består af så mange små bedrifter.

Ikke alle informanter mente imidlertid, at rejselivet blev overhørt i planlægningsprocessen. Der var

også nogle, der mente, at rejselivet havde haft mulighed for at komme til orde, men interessen fra rejselivsnæringens side ikke var stor, da der ikke var nogen udpræget bekymring for kraftlinjen. Om mødet, som destinationsselskabet tog initiativ til, sagde vedkommende informant:

”Konklusionen [på mødet] var vel, sådan som vi oplevede det, at her var der uenighed mellem destinationsselskabet og rejselivsbedrifterne og der var så mange i rejselivsnæringen som ikke var så vældig bekymrede, at man valgte på rejselivsnæringens vegne, ikke at gå på de tunge barrikader. Man udtrykte bekymring og bad om at få nedtoning og tilpasning osv. Men det blev aldrig en stor kamp mellem den regionale rejselivsnæring og Statnett.”

Som det understreges i Stortingsmelding 14, skal kraftselskaberne lægge til rette for involvering af parter og interessenter. Udsagnene fra informanterne tyder på, at involveringen har været begrænset, til trods for, at de må betragtes som interessenter. Flere af dem sidder også tilbage med en følelse af, ikke at være blevet hørt og føler sig overkørt af kraftindustrien. Spørgsmålet er så, om den manglende involvering af rejselivet, som det tyder på at der har været, skyldes at mulighederne for involvering har været for dårligt lagt til rette fra Statnetts side, eller om det skyldes manglende interesse fra informanternes side. Hvor mange informationsmøder, høringsrunder, befaringer osv. der har været varierer nok lidt fra sted til sted, men ud fra citaterne at dømme, lader det ikke til, at der har været noget stort engagement fra informanterne til at involvere sig. Det lave antal af klager der blev indsendt til NVE i koncessionsprocessen fra rejselivsbedrifter²⁰, tyder også på et relativt lille engagement blandt rejselivsbedrifterne. Den primære involvering for rejselivet, gik gennem destinationsselskaberne og større organisationer, der talte rejselivets sag. Men som det sidste citat viser, var det ikke rejselivsbedriftenes sag, da de ikke var enige med destinationsselskabet i deres holdning til kraftlinjen.

Selve planlægningsprocessen

Et kritikpunkt, der ofte blev indraget i høringsrunderne var, at Statnett ikke har været grundige nok i deres udredninger af de forskellige tracéer og havkabeløsninger (NVE 2009). Denne påstand fandt ikke stor opbakning blandt informanterne. Deres generelle opfatning var, at selve processen har været helt efter bogen og så grundig, som det forventes. Citater om selve planlægningsprocessen er anført i tabel 13.

²⁰ Se afsnit 3.3 Kraftlinjen Ørskog-Fardal i et rejselivsperspektiv

Tabel 13: Citater om planlægningsprocessen

”Den [processen] har i hvert fald været....den har sikkert været grundig nok. Når det gælder Hjørundfjorden, så bor der jo ingen folk. Det siger vel egentlig alt. Uanset hvor grundigt et stykke arbejde du gør der, så kan du få det som du vil. Fordi der bor jo ingen.”

”Det jeg er utilfreds med, er måden det bliver gjort på. Politikkerne og kraftindustrien skal lytte mere til folk i bygderne, da det er dem der skal leve med en linje i dagligdagen.”

”Jeg oplevede til en hvis grad at NVE og departementet har været indstillet på at finde sådan lidt lokale tilpassede løsninger.”

”Dem der sidder og planlægger hvor kraftlinjerne skal gå, bør lytte mere til folk og ikke bare lægge kraftlinjerne hvor de mener den skal være.

”Processen har været som den skulle. Jeg tror ikke der har været noget juks her. Men jeg syntes tidsfristerne til at komme med indsigelser kunne have længere. En gang oplevede vi at der kun var nogle få dage fra et info-møde til en frist, så det var vanskeligt at nå at gøre noget.”

De momenter om planlægningsprocessen der fremhæves i ovenstående citater, kan opsummeres i disse punkter:

- Generelt en grundig process, efter bogen
- Statnett skulle have taget mere hensyn mere til lokalbefolkningen
- Der blev, til en vis grad, fundet lokaltilpassede løsninger
- Tidsfrister i forhold til at komme med indsigelser, kunne have været længere (dog er der usikkerhed om den korte tidsfrist skyldes dårlig planlægning fra Statnett eller arrangørerne af infomødet)

I planlægningsprocessen forud for opførelsen af kraftlinjen, har rejselivet ofte været brugt som et argument for ikke at lægge linjen i det pågældende område (OED 2011b). Dette er modstridende i forhold til, hvor neutrale rejselivsbedrifterne selv er i deres holdning til kraftlinjen.

Citater i forhold til det, er anført i tabel 14.

Tabel 14: Citater om rejselivets inddragelse i debatten om kraftlinjen

" (...) rejseliv og turisme er blevet brugt et skjold og en forklaring for vældig mange."

"Jeg tror at der blev brugt nok så tunge argumenter og man inddrog centrale turistområder og verdensarvsområdet, UNESCO og "you name it", for at skubbe den længst muligt væk fra her [Geiranger]."

"Rejseliv er sikkert et ganske tungt argument, for rejseliv har jo ganske stort betydning for regionen. Og det det er svært at argumentere mod. Hvis nogen siger, at en kraftlinje vil skade rejselivet, er det vanskeligt at sige at det vil det ikke. For det ved man jo først når kraftlinjen er bygget."

"Måske har rejselivet ofte været inddraget...det ved jeg nu ikke. Måske mere rundt Geirangerfjorden og Hellesylt hvor der er mere rejseliv. Her på Sykkylven er der ikke så mange der driver med turisme"

Opsummeres citaterne, fremstår disse momenter omkring inddragelsen af rejselivet i kraftlinjedebatten:

- Rejselivet blev brugt som et argument for at få linjen flyttet væk fra visse områder
- Rejseliv som argument blev især brugt i Geiranger og Hellesylt
- Rejseliv var et tungtvejende argument, der var svært at argumentere mod
- På Sykkylven var turismen mindre udviklet og derfor blev rejselivet ikke brugt som argument i samme grad.

Selvom Sykkylven ikke i samme grad har brugt rejselivet som argument for ikke at skulle have kraftlinjen, har der dog her været en betydelig modstand mod linjen. Denne modstand var det ikke alle, der helt forstod baggrunden for:

"Der blev det en voldsom protestaktion, som vi aldrig har forstået baggrunden for. "

" (...) vi har studset vældigt over hvorfor den lokale modstand har været så stor som den har været. Ikke mindst på Sykkylven, som er en grundlæggende industrikommune, med dårligt udviklet rejseliv (...)."

Hensyn til turismen

Et andet tema, som blev vendt med informanterne i interviewerne, var om informanterne troede, at hensynet til turismen havde nogen indflydelse på tracévalget. I forhold til at konsekvensudredningen for friluftsliv, rejseliv og fritidsboliger (Tangeland *et al.* 2006) fastslog at bygningen af kraftlinjen ville få svær negativ påvirkning af rejselivet i området, ville en naturlig konsekvens have været, at der var blevet taget særligt hensyn til rejselivet. Det var der dog delte meninger om blandt informanterne, jf. tabel 15.

Tabel 15: Informanternes meninger om Statnetts hensyntagen til turismen

Statnett har taget hensyn til turismen	Statnett har ikke taget hensyn til turismen
<i>”Ja, jeg tror nok de har taget hensyn. De vil vel i grunden prøve at tage mest muligt hensyn. Det tror jeg. Men det er klart, at der er enkelte kameler, de ikke har villige til at sluge.”</i>	<i>”Nej. Nej, det tror jeg ikke. Jeg tror de har lagt linjen der, hvor de mener de er bedst for dem at lægge linjen. Jeg tror ikke turisme har været inde i billedet i det hele taget.”</i>
	<i>”Jeg tror ikke det [rejselivet] har fået så vældig høj prioritet. Det tror jeg ikke. Men sådan er det vel bare.”</i>
	<i>”De bryder sig ikke om turisme og turister i den her kraftindustri.”</i>

6.3.5 Afbødende tiltag

Når kraftlinjen mellem Ørskog og Fardal etableres, iværksætter Statnett nogle tiltag som skal nedtone den visuelle påvirkning. Det primære er en sanering af den eksisterende linje på en 170 km lang strækning. Desuden skal den nye kraftlinje kamufleres på nogle strækninger. Informanterne blev spurgt om, hvordan de så på disse afbødende tiltag.

Som citaterne i tabel 16 viser, var der generelt en samstemmende mening om, at saneringen af den gamle linje var positiv.

Tabel 16: Informanternes meninger om sanering af den gamle linje

”Det er jo bedre med ét luftspænd over fjorden, end to. Så det vil jo selvfølgelig hjælpe [på den visuelle påvirkning]”

”Det er positivt at den gamle linje bliver fjernet. Men der er ikke noget punkt den bliver fjernet på, som jeg ser på som positivt i forhold til, at der bliver bygget en ny linje.”

”Ja, jeg tager det som en selvfølge, at de fjerner den gamle, når nu de ikke har brug for den mere.”

”Ja, det skulle også bare mangle. Men jeg er ikke sikker på, om de havde gjort det, hvis ikke det var fordi, der var så meget postyr rundt det.

Det der fremhæves i citaterne i tabel 16, kan opsummeres i disse punkter:

- Generelt positivt at den gamle linje saneres
- Bedre med ét fjordspænd end to
- En selvfølge at de fjerner den gamle, når den nye bygges
- Saneringen er muligvis et resultat af krav fra lokalbefolkningen

I forhold til de afbødende tiltag for at dæmpe den visuelle påvirkning, udtrykkes der også skepsis til om oprydningen efter den gamle kraftlinje bliver god nok:

”Du finder jo mange steder rundt omkring i naturen hvor de har bygget ud, hvor der ligger vragrester tilbage fra da de byggede ud.”

Kastes blikket på kamufleringen af masterne, var der noget divergerende meninger blandt informanterne. Jf. tabel 17 mente nogle informanter at uanset hvordan masterne kamufleres, ville de blive synlige i landskabet. Andre informanter mente, at kamuflering ville virke positivt.

Tabel 17: Informanternes meninger om virkningen af kamuflage	
For kamuflering	Imod kamuflering
<i>”Det vil jo hjælpe. Og det har man jo set andre steder. At enten master eller fundamenter eller sådan, enten bliver malet eller dækket til på en eller anden måde. Og det er klart at med moderne teknik og det rige land vi har, så må man klare og finde nogle løsninger som kan forbedre og mildne indtrykket lidt.”</i>	<i>”Området rundt sådan en mast er jo mere eller mindre dødt uanset. Man kan jo ikke bruge det til nogen ting. Om du maler den grøn eller rosa, eller violet, det spiller ingen rolle.”</i>
<i>”Når det nu er besluttet, at den skal gå hvor den skal gå, må de i hvert fald prøve at prøve at dæmpe den visuelle påvirkning. Både med kamuflering, maling af master og sådan noget. Men også ved at finjustere placeringen af masterne. Det tror jeg kan betyde lidt”</i>	<i>”Du vil jo se masterne og linjerne uanset. Og luftspændet over fjorden. Det vil måske hjælpe at kamuflere med en farve, men det bliver jo vinter og det bliver jo sommer. Og de vil jo fælde skoven. Det er ganske meget. Jeg ved ikke om det er i 100 meters bredde?”</i>
<i>”Det at man nu er æstetisk god, flink på detaljerne, justerer endelige fæstepunkter og placeringer, maler i en grøn farve som gør at det går mest muligt i et med naturen med skiftende farveændringer gennem sæsonerne, gør at man vinder utrolig meget. Man kan halvere de visuelle ulemper, ved at bruge en time ekstra på at tænke og to timer ekstra på at male.”</i>	<i>”Du vil ikke klare at skjule en sådan installation, uanset hvilken farve den har. Det er helt sikkert.”</i>

Argumenterne for og imod kamuflering som kommer til udtryk i citaterne, er opsummeret i tabel 18.

Tabel 18: Opsummering af argumenter for og imod kamuflering	
Argumenter for kamuflering	Argumenter imod kamuflering
<ul style="list-style-type: none"> •Kamuflering kan have en effekt •Norge har råd til det •Justering af masteplacering kan også have en positiv effekt. 	<ul style="list-style-type: none"> •Området rundt masterne er dødt •Kraftgaderne i skoven er det store visuelle problem, ikke selve masterne •Det er vanskeligt at kamuflere master så det passer til alle årstider

Selvom flere informanter så det som en vanskelig opgave at kamuflere masterne og dæmpe den visuelle påvirkning, var der andre som slog et slag for vigtigheden af at prøve, for har kamufleringen en effekt, kan det være medvirkende til at dæmpe den visuelle påvirkning. Ifølge Fyhri *et al.* (2009), vil naturlige landskaber betragtes som mere sceniske, så kamuflage kan medvirke til at dæmpe indtrykket af et ”bygget” landskab, og medvirke til at landskabet beholder sin sceniske værdi.

Som det også trækkes frem i ovenstående citater, er det især indgrebene i skoven, der udgør et visuelt problem. Dette er i overensstemmelse med Soini *et al.* (2009), der skrev, at kraftlinjer i skoven udgør et større visuelt indgreb end i åbne områder, fordi der må ryddes en korridor²¹. Som de informanter, der tror kamufleringen vil have en effekt sagde, kan der måske vindes noget rent visuelt ved at finjustere masteplaceringen og retningen på linjen, ikke mindst i skovområderne. Dette stemmer overens med Soini *et al.* (2009), der sagde at det visuelle indtryk bl.a. afhænger af masteplacering i forhold til topografi og det omkringliggende landskab²².

Kastes blikket igen på Furby *et al.*'s model²³ over offentlighedens holdning til kraftlinjer, er æstetik en af de bagvedliggende faktorer for holdningen til selve kraftlinjen. Når det kommer til saneringen af den eksisterende linje, virker det på informanternes svar, som om det har været det centrale afbødende tiltag, som har været medvirkende til at give en udbredt accept af linjen blandt informanterne. Kamufleringen har en lidt mere blandet indvirkning på accepten, men ud fra citaterne kan mastjustering i hvert fald spille positivt ind på den samlede attitude overfor kraftlinjen. Modsat vil kraftgaderne, som ikke så let lader sig kamuflere, udgøre et element, der kan slå negativt ud på æstetik-faktoren.

6.3.6 Meningspåvirkning i forhold til kraftlinjen

Furby *et al.*'s model for hvordan offentlighedens holdning til kraftlinjer dannes, viser at mange forskellige elementer er medvirkende. De bagvedliggende faktorer spiller ind på attitude i forhold til selve planlægnings- og konstruktionsprocessen eller selve kraftlinjen. Disse to bliver i sidste ende afgørende for, hvorvidt man accepterer eller stiller sig imod en kraftlinje. Disse forhold er vigtige at holde sig for øje, når informanter interviewes om et så ømfindeligt emne som kraftlinjen. Så selv om informanten stiller sig accepterende eller negativ til kraftlinjen i et rejselivsperspektiv, kan der være dybereliggende årsager til disse holdninger. Selv om informanterne accepterer eller er imod kraftlinjen, bunder det ikke nødvendigvis i forhold relateret til rejselivet.

²¹ Se afsnit 4.1 Kraftlinjer i det visuelle landskab

²² Se afsnit 4.1 Kraftlinjer i det visuelle landskab

²³ Se afsnit 4.2 Offentlighedens opfattelse af kraftlinjer

I dette afsnit gennemgås nogle faktorer, som kom frem under interviewene, som kan have indvirket på informanternes holdning i enten positiv eller negativ retning.

Kraftindustrien

En af informanterne stillede sig meget skeptisk over for kraftindustrien generelt. Han accepterede, at kraftlinjen Ørskog-Fardal måtte bygges, men var meget imod kraftindustrien som helhed, hvilket han direkte sagde:

”Jeg synes nu helt generelt at kraftindustrien er en grådig maskine. De har en grådighed som er...ja, direkte ødelæggende. Og jeg må sige, at der er få industrier som jeg har så lidt tillid til som akkurat kraftindustrien. Det er kun penge det drejer sig om. De bruger alle virkemidler for at tjene penge.”

Senere i interviewet fortsætter han med at forklare sin mening om kraftindustrien:

”Du forstår jo sikkert, at jeg ikke har noget godt forhold til kraftindustrien. Jeg synes generelt, at de har et job at gøre i forhold til at kommunikere og tage hensyn til det norske folk. Det er sådan et generelt ønske og opfatning jeg har, at de tager ikke nok hensyn til os. De tror at de skal snyde os, men jeg har ikke tillid til dem. Ret og slet. Hverken den ene eller anden.”

Informanten så ikke direkte på den kraftlinje som noget negativt, men stillede sig generelt kritisk til kraftindustrien langs hele kysten:

”Jeg siger det, at mit generelle indtryk af kraftindustrien er vældig negativt. Og det de gør med udbygningen af vindmøller på kysten, det er meget mere negativt totalt set for turismen, end den udbygning som sker i Hjørundfjorden.”

Som citaterne viser, var informanten ikke specielt optaget af linjen i Hjørundfjorden, men han så med bekymring på udviklingen i kystområderne, hvor bl.a. vindmøller udgjorde en trussel for rejselivet. Informanten sagde selv, at han accepterede kraftlinjen mellem Ørskog og Fardal, og at han ikke var så nervøs for sin egen bedrift:

”Det [bygningen af Ørskog-Fardal] er generelt negativt for rejselivet, men måske ikke specielt for min bedrift”

Informanten gav udtryk for, at vedkommende for så vidt ikke var bekymret for at den kommende kraftlinje skulle få nogen stor negativ påvirkning på hans bedrift. Derimod var informanten svært kritisk til hele kraftindustrien, og kraftlinjen Ørskog-Fardal blev symbolet på hele den industri, han havde et anstrengt forhold til. Dette billede kan overføres til Furby *et al.*'s model over, hvordan holdninger til kraftlinjer skabes²⁴. Den negative attitude informanten udviser, er et resultat af, at den bestemmende faktor Furby *et al.* kalder ”Symbolic meaning” får en stor indvirkning på attituden. Der er formentlig flere andre bestemmende faktorer, der også spiller ind på holdningen, men denne faktor skinner tydeligst igennem i citaterne.

Holdningen til kraftindustrien og udtalelser om bekymring på vegne af hele rejselivet langs kysten, kan også være et resultat af NIABY²⁵, hvor informanten prøver at løfte problemet til et større perspektiv. Ved at gøre det, bliver modstanden mod kraftlinjen ændret fra et småegoistisk NIMBY-motiv, til at være et større samfundsmæssigt problem, som han taler imod.

Lokal tilhørighed

En anden informant, der som den eneste var decideret modstander af kraftlinjen, var ligeledes optaget af de større træk indenfor rejselivet. Ifølge ham selv så han rejselivet i et større og mere fremtidsrettet perspektiv:

”Jeg troede ikke, at jeg skulle have i den situation, hvor jeg skulle opleve det så stærkt. Akkurat den linje der. Men det gør jeg altså, fordi jeg har båden. Og fordi jeg er fra området og fordi jeg brænder for turismen i området. Jeg ser fremtiden.”

Informanten mener, at rejselivet er områdets fremtid og mener at en kraftlinje over Hjørundfjorden vil spolere en del af det potentiale:

²⁴ Se afsnit 4.2 Offentlighedens opfattelse af kraftlinjer

²⁵ Se afsnit 4.2.1 NIMBY

”Det er ikke sådan, at man kan stå her og flette møbler om 20 år. Men hvad helvede skal vi så gøre? Jo, vi må drive med rejseliv. Vi har det flotteste område i måske hele verden. Og så skal vi bare godtage at få bygget en kraftlinje tværs over fjorden? (...) Jeg er så stor modstander af det, at jeg ikke kan sige det nok. Vi kan ikke rejse rundt og se på kraftlinjer. Det kan man nu se andre steder.”

Informanten mener, at området er unikt og at en kraftlinje vil ødelægge oplevelseskvaliteten for de besøgende. Norge er et så dyrt land at rejse til, at kvaliteten må være i top og man kan ikke spolere et af de finere områder med en kraftlinje:

”Du må have mange penge for at komme til Norge. Og det er meget vigtigt at vi må være en inderfillet. Tværs igennem. Vi kan ikke have et flækestykke på kanten af inderfilletten. Det må være inderfillet hele vejen. Og det er kvaliteten vi snakker om. Hvor høj kvalitet kan vi klare at levere i den oplevelse? For så kan vi ikke lave et stenbrud midt i fjorden. Vi kan ikke sætte op 12 eller 15 svære monstremaster i den smukkeste fjord i området. Vi kan ikke rasere Geiranger. Vi kan ikke rasere Hjørundfjorden. Vi kan ikke rasere Ona. Vi må tage vare på Ona, Runde og Fosvåg og de flotte steder. Vi kan godt sætte vindmøller eller kraftlinjer andre steder, men ikke akkurat der, hvor vi skal leve af det.”

Informanten så tingene i et større rejselivsperspektiv. For ham var det ikke kun et spørgsmål om en kraftlinje ville ødelægge turismen i Hjørundfjorden, for også andre ting kunne virke ødelæggende. Desuden mente han, at området måtte ses som en helhed, og ikke de enkelte fjorde og områder hver for sig. Kvaliteten på rejselivet og det landskab rejselivet var afhængig af, måtte være kvalitativt i orden. En anden ting informanten fremhævede, var at konkurrencen mellem destinationerne var hård og en kraftlinje måske ville betyde at Hjørundfjorden ville tabe meget af sin konkurrencekraft:

”Hjørundfjorden konkurrerer selvfølgelig med andre, men det er totalbilledet her som gør det så interessant. Hjørundfjorden er et supplement til de andre fjorde og jeg tror nok at Hjørundfjorden taber meget af sin værdi på grund af kraftlinjen.”

En af årsagerne til at kraftlinjen lægges i Hjørundfjorden, mener han er fordi, der dels ikke bor så mange folk og dels fordi der ikke er nogen politikere, der taler Hjørundfjordens sag, da det politiske

centrum er blevet flyttet væk fra fjorden:

”Jeg mener, at nu taber Hjørundfjorden nok engang. Den tabte til Geiranger i sin tid. (...) I 1890'erne var der en del turisme i Øye og Geiranger, men Geiranger har klaret sig over flere kriser. Hjørundfjorden har ikke klaret sig over kriserne, fordi politikerne er flyttet til Ørsta. Det er en fjord, som altid taber.”

Informantens modstand mod kraftlinjen bunder i et udpræget lokal engagement. Igennem interviewet kommer det også frem, at informanten og hans slægt stammer fra Hjørundfjorden. Informanten er ikke så nervøs for sin egen bedrift, men mener at en del af områdets fremtid ligger i turismen. En del af det potentiale vil blive ødelagt med den kommende kraftlinje og der må derfor tages hånd om Hjørundfjorden.

I forhold til Furby *et al.*'s model er det vanskeligt at sætte informanten i bås. Citaterne berører mange af de bestemmende faktorer i modellen, men hans attitude er mest et udslag af en stærk lokalpatriotisme og en bekymring for rejselivet i området i fremtiden. Informanten havde en stor viden om området, ligesom kraftlinjen også godt kunne være en symbolsk billede på, hvordan området gang på gang bliver overset af lokalpolitikkerne. Det er helt sikkert også en økonomisk faktor der spiller ind sammen med æstetiske og miljømæssige faktorer. Den bestemmende faktor der kaldes ”Property alterations” er nok også inde i billedet. Ikke så meget for han egen ejendom, men mere for området som sådan, som han, i kraft af at han er født og opvokset der, har et ganske nært forhold til.

Også for denne informant kan der være et NIMBY-motiv der er medvirkende til at informanten siger som han gør. Som flere af citaterne understreger, er han ikke så bekymret for sin egen rejselivs-bedrift, men ser med stor bekymring på områdets fremtid, da han mener at fremtiden ligger i rejselivet.

Krause (2001) skriver at landskabskvaliteten har større sammenhæng med følelser og kendskab til området end udelukkende den visuelle opfattelse af landskabet²⁶. Informanten har stort kendskab til området og en del følelser knyttet til det. Dette kan indvirke, når han vurderer landskabet både før og efter opførslen af kraftlinjen.

Turisme kontra erhvervstrafik

Flere af informanterne, der stillede sig positive over for den kommende kraftline, fortalte undervejs

²⁶ Se afsnit 4.1 Kraftlinjer i det visuelle landskab

i interviewene at selve konstruktionen af kraftlinjen ville betyde øget aktivitet i deres bedrifter. Bedrifterne var både engageret i turisme, men tog også andre opdrag, bl.a. for kraftselskaberne. Informanterne var åbne omkring det, og erklærede sig da også selv for inhabile i kraftlinjesagen:

”Men nu er jeg jo en af de inhabile, for jeg kører jo vældig meget for Tussa.”

”I tillæg er jeg faktisk inhabil i den diskussion, fordi vores helikopterselskab har tilbud på at levere fra Ørsta og Ørskog ”

Kraftselskabet Tussa er ikke direkte involveret i det konkrete projekt, men informanten ville understrege at han har kunder fra kraftindustrien. Det at de to rejselivsaktører har kunder fra kraftindustrien og endda har en del af entreprisen gennem et søsterselskab, kan tænkes at have spillet ind på deres opfatning af kraftlinjen og hvordan de udtaler sig om den. Selv mente de ikke, at det havde nogen betydning:

”Det er ikke noget jeg har et kommercielt eller driftmæssigt ansvar for, men det er et søsterselskab i systemet.”

”Han [Tussa] er en god kunde. Men det er nu ikke derfor jeg siger det. Jeg siger det oprigtigt talt, jeg ser ikke problemet.”

Informanterne mente ikke at deres involvering med kraftindustrien påvirkede deres syn på kraftlinjer og Ørskog-Fardal-linjen.

I forhold til at få et økonomisk udbytte af opførelsen af kraftlinjen, kan det påvirke attituden og holdningen til kraftlinjen. Furby *et al.*'s model²⁷ har en bestemmende faktor som kaldes ”Economic benefit” som er medvirkende til at afgøre attituden i forhold til selve kraftlinjen. Er det økonomiske udbytte stort nok i forhold til de øvrige bestemmende faktorer, kan det medvirke til at informanterne får en positiv holdning til kraftlinjen.

²⁷ Se afsnit 4.2 Offentlighedens opfattelse af kraftlinjer

6.4 Udvalgte temaer

6.4.1 Turistlandskabet

Informanternes beskrivelse af turistlandskabet, var meget forskelligartede. En af områdets kvaliteter i turistsammenhæng, var tydeligt naturen, hvilket blev fremhævet af samtlige informanter. En af informanterne sagde det meget præcist:

”Dette her er jo en fantastisk naturoplevelse og en unik fjordoplevelse. For vældig mange af dem som kommer til Norge, er dette et af højdepunkterne på Norgesturen.”

Trods en generel enighed om naturen som en kvalitet i turistlandskabet, var der helt forskellige opfattelser af, hvordan landskabet og naturen skulle opfattes. Den mere generelle opfattelse var, at landskabet var relativt urørt. Samtidig var der en erkendelse af, at der var en vis menneskelig påvirkning på landskabet, hvilket flere informanter også fremhævede som en vigtig kvalitet ved landskabet. Men menneskepåvirkningen ændrede ikke på det overordnede billede af landskabet som relativt urørt, jf. tabel 19.

Tabel 19: Citater om landskabet som Uberørt/menneskepåvirket landskab

”Kontrasten er jo ganske stor netop med hensyn til det [uberørt eller menneskepåvirket landskab]. For her er jo selvfølgelig fjorde som er påvirket af industri og du har Ålesund som er påvirket af mennesker. Og kontrasten er jo vældig stor fra Sykkylsfjorden og Ålesund som er berørt af mennesker og til Hjørundfjorden som er helt uberørt af mennesker i nu 70 år.”

”Rent naturmæssigt er Geiranger vældig uberørt fordi der er så stejlt og ufremkommeligt. Der findes selvfølgelig gamle fjeldgårde og det er bare charmerende. Men med urørt mener vi også fri for moderne byggerier som netop kraftlinjer og veje og den slags.”

”Det er uberørt naturligvis. Der er selvfølgelig kraftlinjer og vandkraftudbygninger og sådanne ting, men det er uberørt, ja.”

”Naturen rundt her er i stor grad uberørt. Helt klart. Men du har selvfølgelig også menneskepåvirkning. Du har huse og veje og sådanne ting, men så snart du er i fjeldet eller på fjorden er det helt uberørt. Men generelt set vil jeg sige at det er et helt fantastisk landskab, med stort set uberørt natur.”

Informanterne så på landskabet i deres områder som relativt uberørte. Samtidig erkendte de, at der er en vis menneskepåvirkning. I forhold til Krauses sekstrins skala²⁸ er dette interessant.

Informanterne startede med at sige, at deres område ligger nederst på skalaen i kategori 1, som er et naturligt landskab uden kulturindgreb. Det er her uberørt natur falder ind. Herefter fortalte de, om de menneskepåvirkninger der var i områder og flyttede landskabet til en højere kategori på skalaen, med mere menneskepåvirkning. Det citeres om kulturpåvirkningen, viser at landskabet, afhængig af hvilket område, der er tale om, kunne placeres på hele skalaen, lige fra trin to til seks. Informanterne valgte dog at se bort fra dette og kategoriserede alligevel landskabet som uberørt. De havde en meget selektiv opfattelse af, hvordan de så på området rundt dem og valgte ikke at kategorisere landskabet som menneskepåvirket, til trods for at de erkendte at det i høj grad var det.

Det sidste citat viser også et andet væsentligt element. Den uberørte natur fandtes i området, men man måtte flytte sig op på fjeldet eller ud på fjorden for at finde den. I bedrifternes lokalområde var der menneskepåvirket og det uberørte var ikke altid let tilgængeligt og var ofte noget, der må opsøges i bestemte områder.

Det var ikke alle bedriftsejerne, der beskrev landskabet som uberørt, eller tilnærmelsesvist uberørt. En informant sprang over de laveste kategorier og beskrev landskabet som noget, der ville have placeret det midt på Krauses skala:

”Påvirket af mennesker. Norge er kraftigt påvirket af mennesker. Der har boet folk i 10.000 år. Så alle de steder det er muligt at bygge en bygning, er der en bygning.”

Denne informant delte altså langt fra billedet om landskabet som et uberørt, menneskepåvirket område. En anden informant var heller ikke enig i, at landskabet er uberørt, men for ham var dette en vigtig landskabskvalitet, da det var med til at gøre landskabet til en turistattraktion:

”Det [landskabet] er menneskepåvirket og det er en af de stærkeste fordele vi har.”

Den uberørte natur er, ifølge denne informant, ikke den vigtigste kvalitet ved landskabet i turistsammenhæng. Han placerer landskabet midt på Krauses skala og siger at netop dette mik mellem kultur og natur giver landskabets dets værdi i forhold til turismen. At menneskepåvirkningen er et fortrin i rejselivssammenhæng underbygges af en anden informant:

²⁸ Se afsnit 4.1 Kraftlinjer i det visuelle landskab

”Det [landskabet] ligger urørt, nederst på 1'eren. Det er meget tæt på urørt. (...) Måske er det en 2'er eller 3'er. Det som er rørt, har været fornuftige investeringer og det som er gjort, er at bygge veje og infrastruktur for turismen og det har man gjort i 130 år her. Og det er grundlaget for turismen.”

Informanten betragter altså ikke landskabet som fuldstændig urørt, men relativt urørt med diverse turistinfrastruktur, som muliggør at have turister i området. Her sættes ikke menneskepåvirkningen som en kvalitet ved landskabet, men derimod som en forudsætning eller en del af grundlaget for at der i dag findes turismen i området.

Som de to ovenstående citater fremhæver, blev naturen af nogle betraget som menneskepåvirket, uden at det på nogen måde forringede landskabet i turistsammenhæng. Tværtimod. Den menneskelige påvirkning blev altså betraget som en attraktion og selve grundlaget for den nuværende turisme i området.

Kombinationen af natur og kultur

Det er ikke altid muligt at sætte et skelne skarpt mellem, om det er naturen eller kulturen der er vigtigst i turistlandskabet. Som flere informanter gjorde opmærksom på, kunne det også være en kombination. De så på naturen som en kvalitet i sammenhæng med kulturen, jf. tabel 20.

Tabel 20: Citater om kombinationen af kultur og natur som landskabskvalitet

”Fjeldgårdene er med til at gøre Geiranger speciel”

”Der er jo en vældig spektakulær og ekstrem natur. Og så er der i tillæg folk som bor der.”

”Lidt af det der gør det her så attraktivt er, at det er et landskab, hvor der bor folk. Der har i hvert fald frem til for ikke så længe siden boet folk.”

”Den ekstreme natur i kombinations med menneskepåvirkningen trækkes frem som vigtige attraktioner. Det er en af de stærkeste turistattraktioner at se et alpint landskab, rådt og hårdt, med stuehuse og gårde.”

Informanterne placerede landskabet på trin to eller tre på Krauses landskabsskala. På disse trin er der en indblanding af kultur i naturen, men uden at menneskepåvirkningen bliver så dominerende at landskabet bliver et designet landskab eller industrielt landskab. Det at naturen er meget ekstrem, var med til at forstærke fascinationen over, at det var muligt at bo i et sådan landskab.

Et andet moment, der trækkes frem i citaterne, var at det historiske element ved fjeldgårdene var med til at give området attraktionsværdi. Dette er i overensstemmelse med, at Krause (2001) siger, at det der giver landskabet værdi, netop er kombination af tilstedeværelsen af natur og historiske og kulturelle elementer, der giver en følelse af kulturel/historisk kontinuitet²⁹. Det er denne historiske kontinuitetsfølelse der kommer frem, når man har de gamle fjeldgårde. Følelsen forstærkes yderligere af, at historierne om fjeldgårdene indgår som vigtige momenter på enhver tur på fjordene. Det være sig Geiranger- eller Hjørundfjorden.

En anden stor kvalitet ved turistlandskabet i især Hjørundfjorden, var at det ligger så tæt på Ålesund. Både Geirangerfjorden og Hjørundfjorden havde flot natur, men Hjørundfjorden var lettere tilgængelig fra Ålesund. Så tilgængeligheden var en vigtig kvalitet. En informant, der havde al sin aktivitet i fjorden, sagde det således:

”Vi har en meget tæt nærhed til kyst og by, og fjord og fjeld. Er du i Bergen så har du normalt fra én til to og en halv times rejsetid fra den urbane byoplevelse til den stærke fjordoplevelse. Der er Atlanterhavet. Her er syv meter imellem. Det er vældig stærkt. Det betyder at vi kan have gæster, som står på ski om formiddagen og fisker torsk om eftermiddagen. Vi kan have gæster som har en byvandring med historie og arkitekturhistorie i Ålesund på et tidspunkt på døgnet og står på en fjeldtop og ser på den her flotte fjord to timer senere, inklusiv vandring. Så den kompakte nærhed til hinanden er helt specielt her.”

Funktionelle kontra visuelle landskabskvaliteter

Foruden det rent æstetiske forbundet med flot natur og fascinationen af kulturlandskabet i landskabet, fremhævedes også det funktionelle ved landskabet som vigtige kvaliteter. Som citaterne i tabel 21 viser, var det at bruge landskabet ganske vigtigt for mange af informanterne. De funktionelle og visuelle landskabssegenskaber gik hånd i hånd og det var kombinationen, der gjorde området attraktivt.

²⁹ Se afsnit 4.1 Kraftlinjer i det visuelle landskab

Tabel 21: Citater om visuelle kontra funktionelle egenskaber som landskabskvalitet

"Det er klart at det visuelle er rammeværket, men vi lever af at bruge det."

"Begge. Vi bruger naturen, men turisterne kommer fordi her er flot."

"Det er begge dele [om visuel eller funktionelle egenskaber er vigtigst]. Absolut. Landskabet har alt. Du kan bruge det og kan se på det. Du kan virkelig både bruge og se og opleve det."

"Selvom det selvfølgelig er fint at se på, er der mange der kommer her pga. fiskemulighederne. Så for mig er det kombinationen af det visuelle og funktionelle der bliver vigtigt, hvis du forstår? Det er ikke nok at det er fint at se på. Der må også være fisk i fjorden."

"Her er helt varierende turoplæg, fra det helt lette til det helt vanskelige. [...] Så her er i grunden alle slags udfordringer."

"Nogle af de kvaliteter landskabet har, er ud over at det er flot at se, at der er så mange muligheder. Du kan fiske, du kan vandre, du kan bruge fjorden, du kan...ja, du kan gøre stort set hvad du har lyst til. Det er kun fantasien der sætter grænser for hvordan landskabet kan bruges, for naturen har alle muligheder."

Årsager til at turisterne kommer til området

I sammenhæng med spørgsmål om landskabets kvaliteter, blev informanterne også bedt om at komme med deres bud på hvorfor turisterne kommer til netop deres område. Også med hensyn til dette spørgsmål var der generel enighed, som det fremgår af citaterne i tabel 22.

Tabel 22: Informanternes antagelse af årsager til at turisterne kommer til området

"Det er jo selvfølgelig naturen. Der ingen solgæster som kommer hertil."

"Tre årsager: Natur, natur og natur. Det er vældig enkelt."

"Norge har mange områder som har flot natur og Sunnmøre har en exceptionel flot natur. Vi har en tillægsfordel og det er at Ålesund er en meget flot by. Den har en spændende historie. Du har den urbane, arkitektoniske, designbaserede oplevelse i Ålesund og så har du naturen vældig tæt på, lige bag ved, i umiddelbar nærhed. Med uden tvivl er det naturoplevelserne trækker de rejsende hertil."

"Naturen med fjorden og nærheden til fjeld og muligheden komme sig op på en top. Og samtidig er der by her, hvor der er fredeligt og stille."

Informanterne var ikke i tvivl om, at naturen var den primære årsag til at turisterne kom til området. Dette er helt i tråd med de kvaliteter, de selv trak frem som kvaliteter ved området.

Dog var nærheden til det urbane også en kvalitet, som bedriftsejerne troede var med til at trække turister til området. Vejen fra det urbane byliv til naturen var kort, når naturen var så let tilgængelig som det er tilfældet for Ålesund.

Årsager til divergerende syn på landskabet blandt informanterne

En af årsagerne til at informanter så lidt forskelligt på landskabet i turistsammenhæng, kan være at de har forskellige baggrunde. Fyhri *et al.* (2009) skrev, at turisterne ikke altid ved, hvad der er kultur og hvad der er natur³⁰. Det samme kan tænkes at være gældende for informanterne. Ofte kan det kræve viden om netop dette tema, for at kunne skelne naturen fra kulturen og omvendt. Da det med rimelighed kan antages, at informanterne har forskellig viden om emnet, kan det tænkes, at de tolker landskabet forskellig, og vægtlægger de forskellige kultur- og naturelementer forskellig værdi i uberørt-menneskepåvirket spørgsmålet.

En anden mulig forklaring på hvorfor informanterne havde et lidt varierende syn på turistlandskabet kan være, at der er forskelle i deres kendskab til området. Som Kaplan & Kaplans undersøgelse viste, kan kendskabet til området spille ind på hvordan landskabet opleves og tolkes³¹.

Informanterne udviste stor variation i deres tilknytning til området. Nogle var født der, andre tilflyttet permanent, men andre igen kun opholdt sig der i højsæsonen. Dermed kan også kendskabet til området variere, som igen bliver medvirkende til hvordan landskabet tolkes.

Informanternes ideallandskab

Ud fra det turistlandskab informanterne beskrev, havde de et bestemt ideallandskab, som de så som det optimale landskab i forhold til turisme. Det var et landskab der i stor grad var uberørt, men med nogen menneskelige påvirkning. Flot natur fandtes mange steder, men det var vigtigt, at der var liv i landskabet. En informant mente, at rent naturmæssigt var der mange lighedstræk mellem Fjordnorge og fjordlandskaber på New Zealand. Han sagde i den forbindelse:

"Jeg har selv været på New Zealand på Syd-øen og set fjordlandskabet der og det er flot og det er dramatisk og det er smukt, men det er tomt."

³⁰ Se afsnit 4.1 Kraftlinjer i det visuelle landskab

³¹ Se afsnit 4.2 Offentlighedens opfattelse af kraftlinjer

Der må være liv i landskabet for at give det værdi. I forhold til Krauses skala var det således ikke det urørte landskab, der var ideallandskabet for informanterne. Det var for "tomt" til at have nogen værdi i turistsammenhæng. Omvendt måtte det heller ikke være kategori fem eller seks, som er for menneskepåvirkede i forhold til at det var naturen, der var det centrale for at få mennesker til området. Spørgsmålet er, hvor grænsen går imellem et ideallandskab og et uønsket landskab. Set i forhold til Krauses skala, virker det på informanternes udsagn, som om det ideelle landskab er i kategori to. Her er naturen relativt urørt og den menneskepåvirkning der er, er tilpasset naturen og omgivelserne. Fjeldgårdene er i stor grad tilpasset og falder fint ind i landskabet. En kraftlinje vil ændre billedet af landskabet mod et mere teknisk udtryk og væk fra ideallandskabet.

Samlet set kan man sige at grænsen for de landskabsændringer der kan accepteres (LAC) for informanternes ideallandskab i rejselivssammenhæng, går der hvor landskabet kommer højere end kategori to eller aller højest tre på Krauses skala.

6.4.2 Kraftlinjens påvirkning på bedrifterne

Når kraftlinjen opføres, vil der være en risiko for at bedrifterne vil blive påvirket på forskellig vis. Derfor omhandlede nogle nogle af spørgsmålene i interviewguide, hvordan bedrifterne så på risikoen for konkrete påvirkninger.

Visuel påvirkning i turistlandskabet

Ifølge Soini *et al.* (2009) kan kraftlinjer virke som et visuelt forstyrrende element i landskabet³². En af de bekymringer der kom frem i forhold til konkrete påvirkninger, var også netop usikkerhed i forhold til hvordan kraftlinjen ville tage sig ud i området rent visuelt. Citater der berører dette, er anført i tabel 23.

³² Se afsnit 4.1 Kraftlinjer i det visuelle landskab

Tabel 23: Citater om kraftlinjens visuelle påvirkning

”Luftspændet i sig selv vil blive det samme. (...) vi er optaget af krydsningen af Hjørundfjorden, og vi er spændt på at se kraftgaderne og de nye master på hver side af Hjørundfjorden og hvordan det vil se ud. Selve luftspændet, som på mange måder er det mest fremtrædende, når du sejler ind og ud af fjorden, bliver stort set det samme og bekymrer os overhovedet ikke.”

”Selve luftspændet er ikke en stor ting. Det er en sort streg i horisonten. Det har været der i, jeg ved ikke, i 50-70 år. Der er ingen som har taget skade af det. Nej, det er masterne, selve kraftgaderne som er udfordringen.”

”Det vil nok ske en visuel påvirkning når de nye master kommer, for de bliver jo lidt større. Men jeg ved ikke hvor slemt det bliver.”

”Altså direkte positivt, det er et luftspænd ikke nødvendigvis, men det er ikke noget som forringer naturoplevelsen. Det er det ikke.”

”Du ved, hvis de bygger den sådan som de har sagt de skal gøre, så kan jeg ikke se problemet, for det er vanskeligt at se den i det hele taget. Når man sejler ud af fjorden. Så ser du jo næsten ikke stolperne. Du ser jo bare det der spænd og det er det eneste du ser oppe i luften i hele fjorden.”

I forhold til den visuelle påvirkning den kommende kraftlinje mellem Ørskog og Fardal medfører, kan følgende uddrages af citaterne i tabel 23:

- Luftspændet vil ikke medføre den store visuelle påvirkning, da der allerede findes luftspænd over fjordene.
- Luftspænd vil ikke forringe naturoplevelsen
- Usikkerhed om den visuelle påvirkning fra masterne
- Masterne og kraftgaderne er den store udfordring

Generelt herskede der altså en usikkerhed blandt informanterne om den visuelle påvirkning. En enkelt informant var dog decideret glad for den kommende kraftlinje, da det ville betyde mindre visuel påvirkning for hans vedkommende, da den nye kraftlinje også medfører en omstrukturering af det eksisterende net:

”Jeg er mere positiv over at den gamle linje her på pladsen kommer væk. Og den linje som de har tegnet og planlagt går højere oppe over huset og fra en kilometer oppe i her skal den gå i kabel og i fjorden. Og da skal den gamle linje væk. Så da bliver det hellere et plus sådan set.”

Påvirkning i antal turister

En anden mulig effekt af den nye kraftlinje er et fald i antallet af besøgende. Informanterne anså dog ikke dette som en særlig sandsynlig påvirkning, jf. citaterne i tabel 24.

Tabel 24: Citater om kraftlinjens påvirkning på antallet af turister

<i>"Den nye kraftlinje vil i hvert fald ikke få nogen negativ effekt på antallet af gæster."</i>
<i>"Turisterne kommer til Geiranger alligevel. Kun få turister har hørt om kraftlinjerne inden de kommer og endnu færre ser dem mens de er her. "</i>
<i>"Ikke med de tracéer som der er foreslået her. Så tror jeg ikke at vi vil blive påvirket af det. Jeg ved ikke med hele området, destinationen."</i>

Flere af informanterne udtrykte dog en hvis grad af usikkerhed for det større billede og udviste en snert af usikkerhed med hensyn til andre områder og destinationen som helhed.

Der lå dog en potentiel fare i, at turisternes totaloplevelse ville blive ødelagt og der derved ville ske et fald i antallet af turister:

"Jeg tror det vil slå negativt ud i forhold til totaloplevelse, for dem som vi har på besøg. Og da vil det jo også kunne påvirke i forhold til at tage hertil og give færre kunder. Ikke sandt?"

I forhold til påvirkninger i antallet af turister der besøger de enkelte bedrifter, er der en risiko for at bedrifterne vil mærke ringvirkninger fra de øvrige bedrifter, hvis der sker et fald i antallet af besøgende. Så selv om informanterne ikke anså deres egne bedrifter som udsatte for faldende besøgstal, ville risikoen stadig være der hvis andre bedrifter oplevede færre turister:

"Det er klart at vi kan blive ramt gennem ringvirkninger fra de øvrige bedrifter, men jeg tror ikke vi vil mærke det. Turisterne vil stadig komme til Hjørundfjorden. At de erstatter en kraftlinje med en ny, tror jeg ikke ændrer på strømmen af turister ind her. (...) Men det er klart, at vi kan blive påvirket gennem ringvirkninger. Men jeg tvivler altså på at vi kommer til at mærke det."

I forhold til Tangeland *et al.*'s konceptualisering af turisternes ændringer i adfærdsmønstre³³, var den mest udbredte holdning blandt informanterne, at turisterne ikke ville reagere negativt på kraftlinjen og derfor ville der ikke ske adfærdsendring. Alternativt kan det tænkes, at der vil ske en negativ reaktion hos turisterne, men at denne ikke er stor nok til at resultere i en adfærdsendring. Uanset er

³³ Se afsnit 4.3 Rejseliv og kraftlinjer

resultatet det samme, for sker der ikke en adfærdsændring hos turisterne, påvirkes rejselivet ikke. Få informanter troede dog at turisterne ville reagere negativt og ændre adfærd. En adfærdsændring vil, jf. modellen, resultere i, at turisterne bruger mindre tid på stedet, bruger færre tilbud eller anbefaler det mindre. I forhold til Geiranger, vil der nok næppe ske en adfærdsændring, da turister der kommer hertil, ikke vil se kraftlinjen direkte. Turister i Storfjorden og Hjørundfjorden vil opleve linjen direkte, men spørgsmålet er, om den adfærdsændring kraftlinjen vil medføre, vil være væsentlig forskellig fra den adfærdsændring den nuværende kraftlinje medfører.

Ændringer i turistlandskabet

En kraftlinje igennem landskabet vil medføre ændringer i det som bedrifterne opfatter som deres turistlandskab. En af informanterne der udtrykker skepsis i forhold til om antallet af turister vil falde, begrundet i erfaringer fra Tafjorden, som er en sidefjord til Storfjorden. Om Tafjorden, og udviklingen i Tafjorden, siger han følgende:

”Vi rejser ikke til Tafjorden med turister. Det er helt uvæsentligt at rejse til Tafjord. Der er jo bare kraftlinjer. Men det er jo egentlig den fineste fjord. (...) Og der har de bygget ud kraft og sat op mange linjer og spænd over fjorden. Det er kortere vej end til Geiranger. Det er i høj grad spektakulært. Men der er ingen som tager til Tafjorden. Det er stoppet. På grund af kraftlinjer.”

Citatet rejser spørgsmålet om, hvor grænsen går for hvor meget udbygning, der kan tillades i en fjord, inden det bliver uattraktivt at drive med turisme. I kraft af at informanten siger, at det ikke er aktuelt at tage turister med til Tafjord, trods dens spektakulæritet og nærhed til Ålesund, må der være en ”Limits of acceptable change”³⁴ i turistlandskabet. Fjordene kan ikke udbygges ubegrænset, uden at det på et tidspunkt vil betyde skader på turismen. Igennem interviewet udtrykte informanten skepsis til hele forvaltningen af Hjørundfjorden og mente, at der skete en bid-for-bid destruktion af fjorden. Kraftlinjen mellem Ørskog og Fardal var endnu et skridt i ødelæggende retning. Hvor eksakt grænsen for den acceptable tilstand i forhold til rejseliv ligger i Hjørundfjorden, er det vanskeligt at sige noget konkret om, men udviklingen i Tafjord viser tydeligt, at fjordene har en grænse. Fortsætter bid-for-bid ødelæggelsen af Hjørundfjorden, kan det på sigt føre til, at grænsen nås og den bliver frastødende i forhold til turisme.

En anden informant nævnte også dette med, at der var en grænse for hvor meget kultur, der kan være i naturen, som jo er den primære årsag til at turisterne kommer:

³⁴ Se afsnit 4.5 Limits of acceptable change

”Vi er optaget af, at tilbyde ægte og flot natur, men vi indser også at turisterne sætter pris på at se, at Norge er et moderne land. Så det er mere et spørgsmål om, hvor grænsen går. For hvornår bliver det bare teknologi og for lidt natur?”

Informanten trak her frem et positivt element ved kraftlinjen, idet det fremhævedes at turisterne vil se Norge som et moderne, teknologisk land. Men igen var der ”limits of acceptable change” for balancen mellem teknologi og natur. Det vanskelige er dog at fastslå denne grænse, for hvornår går ændringer fra at være acceptable til ikke-acceptable? En anden informant gav en pegepind på grænsen i forhold til rejselivet i Hjørundfjorden:

”En enkelt kraftlinje er i hvert fald ikke nok, tror jeg. Havde der været ti kraftlinjer, havde det måske ikke været så attraktivt at bruge fjorden. Men at sætte en grænse...jeg ved ikke. Så længe kraftlinjer ikke dominerer fjorden ser jeg ingen problem.”

Grænsen for den acceptable tilstand, ligger ifølge informanten der hvor Hjørundfjorden bliver domineret af kraftlinjer. LAC-konceptet bygger på forholdet mellem eksisterende og acceptable forhold. Da der allerede findes en kraftlinje over Hjørundfjorden, vil den fremtidige linje ikke ændre meget på eksisterende forhold og ikke bringe fjorden i fare for at blive domineret af kraftlinjer. Det er dog vigtigt at holde sig for øje, at den kommende kraftlinje bliver større end den nuværende og kan, sammen med andre påvirkninger, være medvirkende til en bid-for-bid ødelæggelse af Hjørundfjorden, der til sidst når ud over ”limits of acceptable change”. Som den foregående informant fremhæver, er det det dominerende billede, der er afgørende for hvor grænsen ligger. En anden informant uddybede dette:

”Det at opleve naturen er som at se et maleri. Du har to indfaldsvinkler og du bruger normalt begge. Du har ligesom hovedindtrykket. Når du kommer sejlene med båd ind i en smal fjord som Hjørundfjorden, er det er jo næsten som en kanal med høje fjeld. Hvis den altovervejende visuelle opfatning er natur i kombination med gårde, landbrug, fiskebåde og så videre, så er det den oplevelse du sidder igen med. Og så har du detaljefokusset. Som om du ser på et maleri af Michelangelo, hvor du kan bruge timevis på at se på detaljer. Det kan du også i naturen. Hvis kraftmasterne og ledningen ikke er fremtrædende, men tilpasset og er ”tilbagelænet” i forhold til naturoplevelsen, så lader der sig gøre. Hvis det er store, stygge, klumpede, dumt placerede master, som står der og er larmende, som virkelig viser

sig frem, da ødelægger man både hovedindtrykket og detaljefokusset.”

Også her trækkes det frem, at det dominerende billede må være natur og ikke kultur. Hovedindtrykket må ikke være menneskepåvirkning. Men informanten snakker også om noget han kalder detaljefokusset, hvor der fokuseres på detaljerne i landskabet. Her er masternes visuelle fremtræden det afgørende punkt. ”Limit of acceptable change” i turistlandskabet er altså ikke kun et spørgsmål om antallet af kraftlinjen og mængden af menneskepåvirkning, men også et spørgsmål om elementernes visuelle fremtræden. Derfor bliver det at sætte en grænse et endnu mere komplekst spørgsmål.

Konkrete ændringer i bedrifterne som følge af kraftlinjen

Et centralt tema i forbindelse med hvordan kraftlinjen vil påvirke bedrifterne er, hvordan bedrifterne vil reagere på evt. påvirkninger og om kraftlinjen vil være årsagen til, at de helt konkret vil ændre på noget i bedriften.

Såvidt har resultaterne peget i retning af, at bedrifterne ikke var synderligt optaget af den kommende kraftlinje og ikke troede den ville påvirke dem. Denne holdning kom også klart til udtryk i forhold til, om de troede, de som følge af kraftlinjen ville ændre noget ved deres bedrifter eller de tilbud, de tilbyder turisterne. I tabel 25 er samlet citater fra både de informanter der troede at kraftlinjen vil betyde ændringer og dem troede det ikke vil betyde ændringer.

Tabel 25: Citater om hvorvidt kraftlinjen vil betyde konkrete ændringer i bedrifterne

Kraftlinjen vil ikke betyde ændringer	Kraftlinjen vil betyde ændringer
<i>”Nej, med de planer der er nu, vil det ikke ændre noget for vores del. Men jeg understreger det, at det er for vores område. Det vil jo ændre for de andre som evt. skal satse.”</i>	<i>”Ja, total set. Selvfølgelig, min bedrift vil måske forsvinde. Det er ikke usandsynligt. Jeg sælger bare båden. Det spiller ingen rolle for mig. Jeg kan leve af andre ting. Jeg er bare en person.</i>
<i>”Jeg tror ikke en ny kraftlinje vil påvirke min bedrift i det hele taget. Der er jo allerede en linje, så hvad vil det gøre om de fjerner den og bygger en ny? Den nye kommer jo endda længere væk”.</i>	<i>Og det er let at omstille en person. Jeg er jo kreativ. (...) Men det som jeg virkelig brænder for, er jo turismen. Det er jo det som er flot her. Det er sjovt at drive med. Det er min hjemstavn og det kan jeg leve af.”</i>
	<i>”Der hvor jeg altid stopper og snakker, når vi har lidt tid, er det jo bare at sejle ret forbi. Der er ikke noget som helst spændende ved at sidde og se op i sådan linje.”</i>

Som det understreges i ovenstående citater, var der informanter der troede at kraftlinjen ville medføre ændringer i deres bedrifter. En af ændringerne var i et større perspektiv, hvor kraftlinjen på sigt måske ville føre til en lukning af bedriften. Der nævnes også en helt konkret ændring i et produkt, der er et direkte resultat af den kommende kraftlinje.

Det skal dog siges, at denne informant var den eneste, der muligvis ville ændre på noget konkret i bedriftens produkter. Samme informant sagde for øvrigt på et andet tidspunkt i interviewet, at han stopper ved den nuværende linje, for den er ”jo faktisk en turistattraktion i sig selv”, fordi den på byggetidspunktet var verdens længste fjordspænd. Informanten opfatter den gamle linje som en attraktion, fordi den har en interessant historie.

Generelt set var holdningen den, at bedriftsejerne ikke ville ændre på hverken bedriften eller de produkter de tilbød, som følge af den kommende kraftlinje. Så til trods for at bedrifterne muligvis kunne blive ramt af faldende besøgstal, var der dog ingen informanter, der nævnte konkrete ændringer de overvejede, hverken som forebyggelse eller som afbødende tiltag.

Informanterne troede ikke, at de ville gøre konkrete ændringer i bedrifterne eller de produkter de tilbyder. Med hensyn til det større billede, kan kraftlinjen være den direkte årsag til, at der sker ændringer i områdets attraktioner:

”De kommer i hvert fald ikke til at renovere de to fjeldgårde i Hjørundfjorden, hvor folk måske ville have gået i land på. Der er jo to gårde, eller tre gårde, som bliver vældig berørt af denne linje og som absolut er tilgængelige turistattraktioner i fremtiden. De bliver brugt en del i dag, men vi har jo fået indikationer på at ejerne ønsker at bygge det op som en turistattraktion, hvor du også kan have konferencer. En lille konferenceafdeling. Fordi der er så flot akkurat der. (...) Hvis disse linjer kommer dér er det bare at glemme det.”

Som Tangeland *et al.* (2006) nævner, kan der ske tre typer af negativ påvirkning³⁵. Den påvirkning der nævnes her, er den tredje type, hvor en planlagt bedrift ikke etableres som følge af kraftlinjen. Det vil kun berøre informanten indirekte, idet der mistes et potentielt udflugtsmål.

Muligheder med kraftlinjen

Hvor nogle ser de negative sider ved en kraftlinje, er der andre der ser nogle positive sider ved den også. En kraftlinje kan også betragtes som en mulighed for at bruge det positivt i turistsammenhæng, frem for et ødelæggende indgreb:

³⁵ Se afsnit 4.3 Rejseliv og kraftlinjer

”Nogle af vores gæster som kommer for at fiske, plejer at fiske ret under linjen, fordi de mener at der er flere fisk der. Det er nu bare tåbeligt tror jeg. Det har vel noget med elektromagnetisk stråling eller noget sådan at gøre. ”

Informanten udelukkede ikke helt, at der kunne være noget positivt knyttet til kraftlinjen, da nogle turister så det som gode fiskeområder under kraftlinjen. På det oplagte spørgsmål, om det så ikke vil give endnu bedre fiskeområder med en større linje, svarede han:

”Hehe...Jeg tror det nu ikke. Det er bare pjat. Men de som tror på det, vil måske svare at fiskeriet bliver bedre.”

En anden informant så en mulighed for at kraftlinjen kunne bruges til, at have noget at snakke med turisterne om:

”Det er en story-telling-mulighed i en sådan sag også.”

Denne holdning var der dog en kritisk informant der fandt tåbelig og sagde at ”hvis ikke man har andet at snakke med turisterne om, så mangler man evner.”

Det at kraftlinjen kan virke positivt ind på rejselivet og f.eks. blive et positivt element på en fjordcruise eller tiltrække fiskere. der tror på den elektromagnetiske kraft, er helt i tråd med Soini *et al.*'s betragtninger om, at kraftlinjen kan have en positiv effekt og endda virke dragende på turister³⁶. Bliver linjen, og især fjordspændene, spektakulære nok, kan det blive et muligt fotostop for fjordcruisene. Om linjen også får en positiv effekt vil kun fremtiden kunne vise.

6.4.3 Turisters oplevelse af kraftlinjen

Informanternes generelle opfattelse var, at den kommende kraftlinje ikke kommer til, at påvirke bedrifterne og den vil derfor ikke medføre konkrete ændringer i bedrifterne. Spørgsmålet i den forbindelse er, hvordan informanterne tror turisterne vil opfatte kraftlinjen og hvordan de vil reagere på den. Uden at være blevet spurgt direkte til det, snakkede de fleste informanter om dette tema i løbet af interviewene.

Deres udtalelser byggede kun på deres egen subjektive tolkning af turisternes opfattelse af kraftlinjer. Dette til trods, er det stadig informanterne der færdes sammen med turisterne og kender

³⁶ Se afsnit 4.1 Kraftlinjer i det visuelle landskab

til deres reaktioner. Derfor er informanternes udtalelser stadig en indikator, på hvordan turisterne vil reagere.

I forhold til turisternes oplevelse af den nuværende kraftlinje, var der både informanter, der oplevede at den blev bemærket og ikke blev bemærket, jf. tabel 26.

<i>Tabel 26: Informanternes oplevelse af turisternes reaktion på den nuværende kraftlinje</i>	
Kraftlinjen bliver ikke bemærket	Kraftlinjen bliver bemærket
<i>"Jeg tror ikke folk tænker over dem"</i>	<i>De ser ikke at den er der. Når en eller anden spørger, så siger jeg: "Ja, det er en kraftlinje", og så "Ah, ja, ja, javel".</i>
<i>"Der er forbavsende få folk som i det hele taget ser disse linjer. Hvor mange ledninger ser du der? Kan du i det hele taget se ledningerne?"</i>	<i>"Ja, det bliver kommenteret, det er der ikke tvivl om. Ikke verbalt. Men jeg tror...der er få som kommenterer det direkte. Men de fleste lægger mærke til det uden at de siger det."</i>
<i>"De gæster der bare kommer indenom, vil ikke engang opdage, at der er en kraftlinje. Og de fastboende er vant til at der er en kraftlinje fra før."</i>	<i>"Men ind imellem er der folk der spørger hvad der er og den type spørgsmål. Dem der stiller spørgsmål er nok mest folk som er optaget af friluftsliv og natur og sådanne ting."</i>
<i>"Mange af vores gæster kommer kørende hertil og sejler måske til Sæbø og kører videre derfra. Jeg tror slet ikke, at de vil opdage linjen"</i>	

Som citaterne viser, var der både informanter der troede, at turister ville opleve kraftlinjen og nogle der troede, at de ikke ville opleve den. De folk der lagde mærke til linjen var typisk friluftsliv- og naturinteresserede folk. Men få reagerede negativt, når først de fik forklaret hvad det var og hvorfor den var der.

Den overvejende holdning var, at turisterne ikke ville reagere på kraftlinjen, hvis de da i det hele taget ville se den. I tabel 27 er anført citater fra informanterne, der prøvede at forklare hvorfor turisterne formentlig ikke ville reagere på en ny kraftline.

Tabel 27: Informanternes forklaring på hvorfor turisterne ikke vil reagere på kraftlinjen

"Mange er sikkert vant til at se kraftlinjer hvor de kommer fra, så de reagerer ikke på den."

"Folk er ligeglade med, om de kan se en kraftlinje. De er vant til kraftlinjer og bryder sig ikke om den. Medmindre den er meget tæt på....men om de ser den langt væk, det tror jeg ikke de bryder sig om."

"Måske de faste gæster vil lægge mærke til at den er blevet større. Men jeg tvivler på, at de vil holde sig væk af den grund. Der er jo allerede en kraftlinje fra før."

"Når jeg skal ud og rejse og have mig en ferietur, så sidder jeg ikke og tænker at der rejser jeg ikke hen, for det er så mange krafledninger."

De momenter der fremhæves i citaterne i tabel 27, kan opsummeres i disse punkter:

- Ifå har kendskab til kraftlinjen på forhånd og ikke alle ser kraftlinjen når de besøger området
- Turister er vant til kraftlinjer fra afrejsestederne og tænker ikke videre over dem
- Turister der har været i området før ved at der er en kraftlinje. De vil ikke tage sig af, at den nye bliver lidt større.

En informant fortalte en lille historie, som meget godt illustrerer, hvordan udenlandske turister ser på kraftlinjer og hvor vant de er til dem. På det tidspunkt historien udspiller sig, arbejdede informanten med markedsføring for rejselivet på Vestlandet:

" (...) Da havde jeg nogle japanske turoperatører med mig ind i Hardanger. Og jeg synes der allerede er en del højspændingsledninger i Hardanger og der er smelteværk og store kraftstationer.

Kommentaren fra de japanske turoperatører var: "Where do you get the energy from?". De er vant til de store kraftkablerne mellem millionbyerne og atomkraftværkerne i Japan. Og til trods for at de der og da kunne se tre højspændingskabler: "Where do you get it from?". Så det har noget med egen baggrund og forventninger at gøre også."

Betragtninger omkring ændringer i bedrifterne

Ifølge Hodgson & Thayer (1980) vil den label, der sættes på sceneriet, være afgørende for hvordan det tolkes³⁷. Vælger rejselivsbedrifterne at bruge kraftlinjen konstruktiv i deres tilbud eller bare omtale kraftlinjen positivt, vil det være en anden label, end hvis turoperatøren er negativ overfor kraftlinjen og omtaler den med liden flatterende vendinger. Derfor kan informanterne påvirke turisternes tolkning og derved påvirke det billede, de sidder igen med efter at have set kraftlinjen,

³⁷ Se afsnit 4.2 Offentlighedens opfattelse af kraftlinjer

gennem deres ordvalg og attitude i forhold til kraftlinjen.

Det billede turisterne efterlades med, har igen nær sammenhæng med destinationen image. En destinations image er en sammenstykning af de indtryk turisten har af destinationen³⁸. Efter turisten returnerer til afrejsestedet, modificeres destinationens image baseret på turistens rejseoplevelser. I sidste ende kan bedriftsejernes omtale af kraftlinjen påvirke destinationen image, som igen påvirker antallet af besøgende og genbesøgende.

Helhedsvirkningen kan derfor være, at hvis en bedriftsejer er negativ overfor kraftlinjen og tror den kan få negativ indvirkning på antallet af besøgende, kan vedkommende faktisk selv bidrage til det, ved at være medvirkende til at skabe et negativt billede af kraftlinjen hos turisten.

³⁸ Se afsnit 4.6 Destination image

7 Diskussion



Figur 19: Udsigten ud igennem Hjørundfjorden

7.1 Indledning til diskussionsafsnittet

I dette afsnit gives en kort opsummering af hovedfundene, efterfulgt af en diskussion af fundene i relation til opgavens teoriafsnit. For overskueligheden skyld, er diskussionen inddelt i afsnit, så afsnittene relaterer til forskningsspørgsmålene fra opgaven problemstilling. Afslutningsvist gives en kort afrunding af opgaven.

7.2 Bedrifternes opfattelse af kraftlinjen

Forskningsspørgsmål 1: Hvordan opfatter rejselivsbedrifterne den kommende kraftlinje og tror de den vil påvirke rejselivet i området?

Fundene i denne opgave viser, at rejselivsbedrifterne i caseområdet ikke så på den kommende kraftlinje mellem Ørskog og Fardal som noget, der ville påvirke dem i nævneværdig grad. Alle informanterne, uden undtag, opfattede det som nødvendigt at gøres noget ved strømsituationen og forsyningsikkerheden. Informanterne accepterede derfor, at der må bygges en ny kraftlinje, selvom de helst ville have været foruden.

Alle informanter med tilknytning til den fravalgte hovedtracé 2 var neutrale i forhold til kraftlinjen og havde ingen stærke meninger om hverken den eller de eventuelle påvirkninger den kunne medføre. Så de der havde en holdning til kraftlinjens påvirkning, enten positiv eller negativ, var alle tilknyttet hovedtracé 1. I Undersøgelserne til Soini *et al.* (2009) var 10 % af de adspurgte positive til kraftlinjer i landskabet, så det at der blandt informanterne var én informant, der anså påvirkningerne fra kraftlinjen som positive, er på ingen måde opsigtsvækkende. Men ikke desto mindre er det et interessant fund, da kraftlinjer ofte forbindes med negative påvirkninger og det er altid dem med en negativ attitude til kraftlinjer, der råber højest og bliver hørt i debatten.

To af informanterne var bekymrede for hvordan kraftlinjen kunne påvirke rejselivet i et større billede, men de frygtede ikke for deres egne bedrifter. De var bekymrede for, at kraftlinjen ville ødelægge de fremtidige muligheder indenfor turisme, der ligger i Hjørundfjordområdet og de var nervøse for at Hjørundfjorden skulle miste konkurrencekraft i forhold til andre destinationer.

Tangeland *et al.* (2006) snakker om tre typer af påvirkning. Den type påvirkning informanterne frygtede, var den type som kan kaldes "Lokale virkninger af tab af områdets attraktivitet". Netop i Hjørundfjorden, hvor begge informanter havde deres aktiviteter, er kontakten med kraftlinjen størst og informanterne frygtede en omfordeling af besøgende til andre områder.

I forhold til selve bedrifternes brug af landskabet, var der meget lidt der tydede på, at den kommende kraftlinje ville påvirke den. Kun en enkelt informant nævnte en konkret ændring

vedkommende ville gøre i bedriften. Vedkommende plejede at stoppe ved den nuværende kraftlinje og fortælle om den, men mente ikke den kommende kraftlinje var værd at stoppe ved. Set i forhold til den gamle linje, får den kommende kraftlinje måske ikke samme attraktionsværdi, da den ikke har den historiske baggrund, som den nuværende har. Men der vil uden tvivl være nok historier at fortælle om den kommende linje, selv for et kort stop på en fjordcruise.

Informanterne betragtede caseområdet som et område med stor værdi i rejselivssammenhæng. Ifølge "konsekvensvifta" fra Statens Vegvesens (2006) kan det potentielt resultere i, at et tiltag får en stor konsekvens for området i forhold til rejseliv. Informanterne betragtede, for de flestes vedkommende, dog ikke kraftlinjen som et tiltag med så stort et negativt omfang, at det ville resultere i nogen betydelig negativ konsekvens for områdets rejseliv. De to modstandere af kraftlinjen anså heller ikke kraftlinjens omfang for at være så negativt, at det ville resultere i nogen betydelig negativ påvirkning.

Jf. Furby *et al.*'s (1988) model af offentlighedens attitude i forhold til kraftlinjer, kan den samlede attitude overfor kraftlinjen, bestemmes et resultat af holdningen til planlægning- og konstruktionsprocessen og til selve kraftlinjen. Som det fremgik af resultaterne var bedrifterne ikke synderligt engagerede i planlægningsprocessen, hvilket derfor heller ikke påvirkede deres samlede attitude i forhold til kraftlinjen. Den ene af modstanderne af kraftlinjen havde deltaget aktivt i planlægningsprocessen, så hans negative holdning over for selve kraftlinjen kan skyldes, jf. Furbys model, at være baseret på selve kraftlinjen. En anden informant, der ligeledes var negativt indstillet overfor kraftlinjen, følte ikke, at han havde fået givet udtryk for sin mening i processen og ikke havde haft mulighed for det. En del af hans attitude kan derfor nok findes i planlægningsprocessen. Spørgsmålet er hvorfor vedkommende ikke har fået udtrykt sin mening, for som de fleste informanter giver udtryk for, har processen været helt efter bogen. Dog har der ikke været nogen direkte henvendelse fra Statnett. Flere faktorer er bestemmende for attituden i forhold til planlægning- og konstruktionsprocessen, så når informanten var negativ til denne, kan der være bagvedliggende faktorer, der spillede ind. Som det blev gennemgået i opgaven var der for flere af informanternes vedkommende, andre faktorer uden relation til rejselivet, der kunne tænkes at have påvirket deres holdning til kraftlinjen, i både negativ og positiv retning.

7.3 Påvirkning af rejselivet i caseområdet

Forskningsspørgsmål 2: Hvorfor eller hvorfor ikke tror rejselivsbedrifterne, at kraftlinjen vil påvirke rejselivet i caseområdet?

Informanterne troede ikke, at den kommende kraftlinje ville påvirke rejselivet i caseområdet. Helt generelt set, skyldes dette, at områdets "Limits of acceptable change" (Stankey et al.1984) ikke overskrides i forhold til turismen ved at den nye kraftlinje bygges. Havde bedrifterne vurderet, at den acceptable grænse for ændringer var blevet overskredet, havde deres vurdering af kraftlinjen og de påvirkninger den medfører, formentlig været anderledes og mere negativ.

Tangeland *et al.*'s (2006) model viser forskellige mulige handlingsmønstre for turisterne efter opførslen af en kraftlinje. For at der skal være en negativ påvirkning på rejselivet, må turisterne reagere negativt. Første forudsætning er, ifølge modellen, at kraftlinjen opleves af turisterne.

Informanterne med tilknytning til hovedtracé 2, troede ikke at gæsterne ville opleve kraftlinjen.

Dette skyldtes primært at deres hovedområde i Geirangerfjorden, lå så langt fra kraftlinjen og det var de færreste turister der ville se linjen. Kun de turister, der kom med cruiseskibe ville muligvis opdage den.

Blandt informanter med tilknytning til hovedtracé 1, var der flere der mente at turisterne ville opdage kraftlinjen. Årsagen til at der ikke ville ske nogen påvirkning, mente informanter skulle findes i, at turisterne var vant til kraftlinjer fra deres afrejsested. Ifølge

Tangeland *et al.*'s (2006) model må der være en negativ reaktion fra turisterne, for at de vil ændre adfærd. Når informanterne tror, at turisterne er vant til kraftlinjer, antager de samtidig, at de ikke vil reagere negativt på kraftlinjen, eller i hvert fald ikke så negativt at det vil medføre en adfærdsændring. Sker der ingen adfærdsændring, får turisternes oplevelse af kraftlinjen heller ingen negativ påvirkning på rejselivet.

Ifølge Aksoy & Kiyici (2011) er en destinations image turistens mentale billede af et sted. Da image er bestemmende for bl.a. turistens valg af destination og konkurrenceevnen i forhold til andre destinationer, kan et dårligere image betyde en negativ påvirkning i form af færre turister.

Turisterne kommer ifølge informanterne til caseområdet pga. naturen og imaget kan derfor antages i stor grad at bygge på natur. Bedrifterne i tilknytning til hovedtracé 2 troede ikke at kraftlinjen vil skade imaget. Dette kan have en sammenhæng med, at de er beliggende relativt langt fra kraftlinjen og i et området med et stærkt image i rejselivssammenhæng. Bilgæsterne vil aldrig se linjen, men cruise-gæsterne vil dog passere linjen på vej til Geirangerfjorden. Der hvor linjen passerer, er der stadig en forholdsvis lang sejltur til Geirangerfjorden, så cruiseturisterne vil næppe koble kraftlinjen til Geirangerfjorden. Det område, hvor kraftlinjen krydser Storfjorden, har desuden et mere teknisk præg, med byer og tætsteder ned til fjorden. Fyhri *et al.* (2009) skriver, at den type landskab ikke

betragtes som særligt scenisk og ifølge Soini *et al.* (2009) vil kraftlinjer i mere urban-prægede landskaber ikke betragtes som kontrastfyldte som i naturlige landskaber. Derfor vil kraftlinjen formentlig ikke være skadelig på imaget for Geiranger.

Med hensyn til Hjørundfjorden og image er det et lidt mere broget billede. Bilturister, der kommer til Hjørundfjorden vil antageligvis heller ikke se kraftlinjen, men da en stor del af turismen ifølge informanterne er knyttet til selve fjorden, vil en betydelig del af turisterne i Hjørundfjorden komme i nærkontakt med linjen. Turisterne vil uundgåeligt knytte linjen og Hjørundfjorden sammen, da den krydser fjorden ca. 1/3 inde. Ifølge Echtner & Ritchie (2003) består image af både fysiske og holistiske komponenter. Kraftlinjen kan altså skade Hjørundfjordens image både via sin fysiske tilstedeværelse, men også gennem den negative følelse og atmosfære, der kan opleves, når der er en kraftlinje. Så en opgradering af kraftlinjen har potentiale til at skade Hjørundfjordens image. Om imaget i praksis vil blive forskelligt fra det nuværende, er dog usikkert. Dels er der et fjordspænd hvor den eksisterende kraftlinje krydser fjorden og dels er Hjørundfjorden relativt menneskepåvirket allerede, med tætsteder, hytter, veje langs fjorden og den eksisterende kraftlinje langs fjorden.

For at undgå at skade imaget og derved påvirke antallet af besøgende og genbesøgende, har bedrifterne selv et ansvar. Ifølge Hodgson & Thayer (1980) påvirkes tolkningen af et scenarie af de mærkelapper, der sættes på scenariet. Bedrifterne kan derfor, om ikke helt, så i hvert fald delvist, undgå at skade imaget hvis de sætter de rigtige mærkelapper på kraftlinjen for turisterne. Bedrifternes ”præsentation” af kraftlinjen er derfor ikke uden betydning for, hvordan den kommende kraftlinje vil påvirke bedrifterne.

7.4 Foretrukket tracéløsning

Forskningsspørgsmål 3: Hvilken tracéløsning foretrækkes for kraftlinjen for bedrifterne med tilknytning til hovedtracé 1 i forhold til bedrifter med tilknytning til hovedtracé 2?

I forhold til hvilken tracé informanterne foretrak, var der relativt stor andel der var indifferente og ikke havde en mening om den sag. Det galt både for bedrifter med tilknytning til hovedtracé 1, hovedtracé 2 og begge tracéer. For bedrifterne med tilknytning til hovedtracé 2 var der to informanter, der anså hovedtracé 1 som den bedste løsning. Når der peges på den modsatte tracé i forhold til der hvor man selv er beliggende og har sine aktiviteter, kan der være forskellige årsager til det. En meget benyttet forklaring på det, kan være NIMBY-syndromet. Som Burningham (2010) skriver, er det et koncept, der ofte bruges til at beskrive modstand mod udviklingstiltag. Det skal

dog siges, at ingen af informanterne med tilknytning til hovedtracé 2 var imod kraftlinjen, hvilket muligvis kan skyldes, at de så nødvendigheden af den og ikke troede, at den valgte tracé ville komme til at berøre dem nævneværdigt.

NIMBY kan ifølge Burningham (2010) være et resultat af forsigtighed. Så når der peges på den modsatte tracé i forhold til der hvor man selv holder til, kan det være på grund af usikkerhed omkring den mulige påvirkninger fra kraftlinje. Det er også ganske naturligt at føle større omsorg for det lokalområde, man selv tilhører og er en del af, end et område længere væk NIMBY kan også være en irrationel handlemåde, der bygger på forkerte oplysninger. I forbindelse med tracévalget kan det godt have spillet ind. Under interviewene kom det frem, at flere informanter fra begge tracéer, ikke havde helt styr på de faktisk forhold i forbindelse med kraftlinjen. Flere kom med forkerte fakta om bl.a. tracéerne og havde måske et lidt forkert billede af dem, enten som resultat af manglende interesse eller at tracéerne fra tid til anden er blevet forkert fremstillet i medierne. At der gennem planlægningsprocessen blev foreslået en relativ stor mængde tracéer og tracéjusteringer, både for en luftledning og havkabel, kan muligvis også have spillet ind og sløret billedet af den koncessionsgivne tracé.

Blandt informanterne med tilknytning til hovedtracé 1 i Hjørundfjorden, var det forventet at møde flere informanter ville have peget på hovedtracé 2 som den bedste løsning, i hvert fald ud fra NIMBY-teorien om at kraftlinjer er uønskede i egen ”baghave”. Fundene i opgaven viste dog, at dette ikke var tilfældet. Kun en enkelt informant så på hovedtracé 2 som den foretrukne. Det interessante er, at tre informanter pegede på hovedtracé 1, igennem deres kærneområde, som den foretrukne løsning. Som Lulkiewicz (2008) skriver, findes der også tilhængere af udviklingstiltag, da det altid vil være fordelagtigt for nogle. Informanter, der foretrak hovedtracé 1, så på kraftlinjerne i et større perspektiv og vurderede at hovedtracé 1 ville være til større gavn, eller mindre ulempe, end hovedtracé 2 og foretrak derfor denne tracé trods de påvirkninger, det måtte medføre. Denne NIMBY-effekt (Lulkiewicz 2008) kan, i hvert fald delvist, forklare hvorfor tre informanter pegede på hovedtracé 1 som den foretrukne, til trods for at den umiddelbart ville påvirke dem mest.

En tredje udredt løsning, havkabler, var der lidt blandede meninger om. I et rejselivsperspektiv havde havkabler måske været en bedre løsning, da det havde sparet caseområdet for den visuelle påvirkning den kommende kraftlinje medfører. Desuden ville det have fjernet fjordspændene fra de fjorde, som flere informanter fremhæver som vigtige for rejselivet. Ulempen ved en havkabling ville være, at der skulle bygges anlæg på land, som også ville blive et visuelt forstyrrende element i fjordene. Desuden ville den gamle linje formentlig skulle bevares, så spørgsmålet er, hvor stor den samlede visuelle besparelse havde været ved at lave et havkabel. Ifølge Soini *et al.* (2009) kan en

kraftlinje påvirke landskabet visuelt på mange måder: størrelse, farve, design af pyloner, materiale, udseende og placering i forhold til topografi og landskabet omkring. Den kommende kraftlinje vil i forhold til den gamle være større, men til gengæld formentlig være bedre i det visuelle landskab mht. farve, materialer og ikke mindst placering. Til trods for informanternes blandede forhold til de afbødende tiltag, er det dog ikke utænkeligt at den valgte løsning med en sanering af den eksisterende linje, samlet set giver den mindre visuel påvirkning end hvis der var blevet valgt en havkabel-løsning. Som det også fremhævedes af mange informanter, er der nogle praktiske og økonomiske fordele forbundet med at have linjen i luften.

7.5 Turistlandskabet

Forskningsspørgsmål 4: Hvordan oplever og beskriver rejselivsbedrifterne turistlandskabet i det område de opererer i?

Når informanterne beskriver landskabet de opererer i, er ordet uberørt meget benyttet. Krause (2001) skriver, at landskabet kan have et enten teknisk eller naturligt udtryk. Det landskab informanterne beskriver, ligger i den naturlige ende, nederst på Krauses 6-trins skala. Det faktiske landskab informanterne beskriver og det landskab, som de beskriver som ideelt i turistsammenhæng, er dog ikke det uberørte landskab. Derimod har dette landskab en vis grad af menneskepåvirkning og ligger højere på Krauses skala end det uberørte. Samtidig giver informanterne udtryk for, at landskabet heller ikke må have for teknisk et udtryk. Dette er i overensstemmelse med Fyhri *et al.* (2009) der skriver, at Vesteuropæiske turister skelner mellem "byggede" og naturlige scenarier. Ubevidst bedømmer turisterne altså landskabet efter en skala, der minder en Krauses. I rejselivssammenhæng for caseområdet er det det mere naturlige scenarie, der er det ønskede, for som informanterne siger, kommer turisterne primært til området på grund af naturen. Som Fyhri *et al.* (2009) også skriver, er det ikke altid helt klart, hvad der er natur og hvad der kultur. Informanternes syn på turistlandskabet afslører da også, at de ikke er helt i stand til at skelne mellem de to, når de beskriver turistlandskabet som uberørt, trods det at menneskepåvirkningen er en vigtig kvalitet ved landskabet. I forhold til Krauses skala gør denne sløring, at der bliver lidt overlap mellem kategorierne, som således ikke opfattes som skarpt adskilte.

Krause (2000) skriver, at det der giver et landskab værdi, er tilstedeværelsen af natur og historiske og kulturelle elementer. Netop disse elementer, naturen og de historiske elementer, fremhæves af informanterne som vigtige i turistlandskabet. Igen er det dog en balancegang mellem naturligheden

og det tekniske udtryk, hvilket leder over i LAC. Som det kom til udtryk tidligere i opgaven, eksisterer der en grænse for, hvor store ændringer der kan gøres i turistlandskabet i caseområdet, uden at der vil ske en negativ påvirkning af rejselivet. Cole & Stankey (1997) skriver, at der er tre krav, der må være opfyldt, for at LAC kan bruges i andre sammenhænge end rekreation: målene må konflikte, der må eksistere et hierarki af mål og et eller flere mål vil ultimativt begrænse de øvrige og der må kunne udvikles målbare standarder. I relation til at bruge LAC som koncept i forbindelse med ændringer i turistlandskabet, opfylder det alle de tre nævnte krav.

Ifølge Stankey *et al.* (1984) må der sættes et mål for, hvor store ændringer, der kan tillades. I relation til caseområdet kan det også være nødvendigt at sætte sådanne mål. Som en informant gav udtryk for, er der risiko for en bid-for-bid-udbygning af Hjørundfjorden. Derfor kan det være nødvendigt at sætte mål for, hvor store ændringer der kan tillades. Dette er i høj grad et politisk spørgsmål.

Gennem interviewene kom det til udtryk, at turistlandskabet langs hovedtracé 1 og hovedtracé 2 ikke var helt det samme. Bedrifter med tilknytning til hovedtracé 2 beskrev deres turistlandskab som spektakulær natur og historiske fjeldgårde, mens bedrifter i tilknytning til hovedtracé 1 beskrev en slags mini-geiranger, også med flot natur og en lidt større indblanding af kultur, men meget lettere tilgængeligt fra Ålesund end områderne omkring hovedtracé 2. Derfor må områderne ses i en sammenhæng og ikke ses som isolerede fjorde, da de supplerer hinanden i rejselivssammenhæng og har forskellige kvaliteter som bidrager til regionens rejseliv på hver sin måde. Der kan med fordel opsættes en ønsket tilstand for caseområdet i relation til rejselivet, for at styrke rejselivets position i hele området.

For at LAC kan bruges som et værktøj i forvaltningen af turistlandskabet, er der ifølge Stankey *et al.* (1984) ni trin der må gennemarbejdes. Den generelle debat i medierne og denne masteropgave har bidraget til at sætte fokus på første trin, som handler om at identificere problemer og bekymringer.

Den måde rejselivsbedrifterne beskriver turistlandskabet på, er fuldstændig sammenfaldende med fundene fra det for nyligt afsluttede forskningsprojekt Cultour, hvor turisternes landskabsoplevelse blev undersøgt. I projektets slutrapport skriver Bryn *et al.* (2012) følgende:

”Det turistene først omtalte som villmark eller uberørt natur, ble nesten alltid justert til formuleringer om samspill eller nærhet mellom natur og kultur. Og for de fleste representerte den spredte bosetningen en balanse mellom menneske og natur som i de aller fleste tilfellene ble omtalt som attraktiv. Kulturelementene i landskapet bidrog til å gjøre landskapet mer interessant (...)”

Turisternes landskabsopfattelse tilsvarede altså nøjagtigt den informanterne havde. Også de korrigerede den uberørte natur til samspillet med kultur. Det er dog ikke alle typer kultur der er lige accepteret. Ifølge Bryn *et al.* (2012) ønsker turister at se små gårde i et landskab med livsrum og balance og bærekraft og økologi. Dette billede af et idyllisk ruralt landskab passer en kraftlinje ikke ind i og kan derfor få en negativ påvirkning på landskabsopfattelsen. På den anden side mener turisterne, at det norske landskab er et bevis på, at det er muligt at leve i nærhed til naturen også i et moderne samfund. I dette landskab passer en kraftlinje bedre ind, da en kraftlinje, der er tilpasset caseområdet rent visuelt, kan medvirke til at vise, at Norge er et moderne land, hvor samfundsudvikling kan ske på en måde, der ivaretager natur- og miljøforhold. Dette billede af landskabet som et moderne landskab, blev delt af flere informanter og det blev også fremhævet af en informant at turisterne sætter pris på at se at Norge er et moderne land.

7.6 Afrunding

Som nævnt i opgavens indledning, er der et kundskabshul i den empiriske forskning omkring hvordan kraftlinjer i naturområder påvirker rekreation. Denne masteropgave bidrager, som en lille brik i et større puslespil, til at lukke dette hul. Fundene i denne opgave baserer sig på rejselivsbedrifternes opfattelse af situationen og de mulige påvirkninger den kommende kraftlinje vil medføre. Hvordan det virkelige scenarie udspiller sig, kan kun tiden vise.

Interessante forskningsprojekter for fremtiden, kunne derfor handle om, at undersøge de faktiske tal for turismen i området og udviklingen i disse efter opførelsen af kraftlinjen. Dette forudsætter dog en kontrol for andre forhold, som også kan have påvirket rejselivet enten positivt eller negativt. Andre interessante undersøgelser kunne handle om, hvordan turister i området selv ser på kraftlinjen, så man fik deres syn på kraftlinjerne og ikke blot bedrifternes syn. I den forbindelse kunne det være relevant at undersøge om turisterne i det hele taget opdager linjen, når de er i området og hvad de tænker om den. Et andet spørgsmål der kunne være interessant at få svaret på, er i hvor stor grad de er vant til kraftlinjer fra afrejsestedet som informanterne i denne opgave mente. Ifølge Kaplan & Kaplans (1989) teori skulle turisternes kendskab til området påvirke deres præferencer for landskabselementer. Ud fra den teori kunne det være interessant, at undersøge om der er forskel på norske og udenlandske turister i deres måde at opfatte kraftlinjer i landskabet, idet det må antages at norske turister har bedre kendskab til caseområdet end udenlandske turister.

Denne opgave omhandler kun det naturbaserede rejseliv, som blot er et segment indenfor rejselivet

(Page & Dowling 2002). I forhold til at undersøge kraftlinjers påvirkning på rekreation, vil det derfor også være interessant at undersøge påvirkningen på andre segmenter indenfor rejselivet, som f.eks. cruiseturismen. Som Tangeland *et al.* (2006) gør opmærksom på, findes der forskellige grupper af rekreationsbrugere. Derfor kan der også undersøges, hvordan rekreationsgrupperne friluftslivsudøvere og brugere af fritidsboliger påvirkes.

Et af målene med denne masteropgave var at bidrage til at kaste mere lys over hvordan kraftlinjer påvirker rekreation. Fundene i opgaven bidrager til dette i caseområdet. Det er dog ikke ensbetydende med, at fundene kan overføres til andre lokaliteter og gøres til endegyldige facitter på, hvordan en kraftlinje påvirker rejselivsbedrifter generelt. For det første er kvalitative metoder ikke velegnede til at generalisere ud fra, da udvalget er relativt begrænset. For det andet er opgavens resultater fremkommet på grund af de forhold, der er gældende for caseområdet og samspillet mellem dem. På andre lokaliteter kan disse forhold være meget anderledes og resultaterne kan ikke direkte overføres.

Hvordan kraftlinjer og energiinstallationer påvirker rekreation, er et omfattende og mangesidet tema. Denne masteropgave belyser det fra en side, men det er påkrævet med mere forskning for at få bedre kundskab om temaet.

8 Referencer

- Aarrestad, H. (2007): *420 kV ledning Ørskog-Fardal. Kabelutredning*. Multiconsult AS, Januar 2007.
- Anh, B., Lee, B. & C. S. Shafer (2002): *Operationalizing sustainability in regional tourism planning: an application of the limits of acceptable change framework*. *Tourism Management*, vol. 23, nr. 1, s. 1-15.
- Aksoy, R. & S. Kiyici (2011): *A Destination Image As a Type of Image og Measuring Destination Image in Tourism (Amasra Case)*. *European Journal of Social Science*, vol. 20, nr. 3.
- Alfnes, F. (2011): *AOS240 2011 F6*. Forelæsningsnotat. Universitetet for Miljø- og Biovitenskap, 2011
- Bryn, A., Daugstad, K., Dybedal, P., Flø, B. E. & H. Vinge (2012): *Cultour – et forskningsprosjekt om reiseliv, kulturminner og gjengroing*. Rapport til konferansen ”Cultour – konferanse om kulturlandskap, kulturminner og reiseliv”. 22.11.12, Bristol Hotell, Oslo.
- Burningham, K. (2010): *Using the Language of NIMBY: A topic for research, not an activity for researchers*. *Local Environment: The International Journal of Justice and Sustainability*, Vol. 5, nr. 1, s. 55-67
- Camprubi, R. (2012): *Tourism image fragmentation: The case of Perpignan*. *Tourism and Hospitality Research*, vol. 12, nr. 1, s. 43-49.
- Creswell, J. W. (1998): *Qualitative inquiry and research design. Choosing among 5 traditions*. SAGE Publications, USA. 403 s.
- Christensen, H. (2011): *Grønt reiseliv og aktiviteter i naturen*. Forelæsningsnotat fra forelesning afholdt på Universitetet for miljø- og biovitenskap d. 24.10.2011. Haaken Christensen, Rådgiver i naturbaseret reiseliv, Innovasjon Norge, haaken.christensen@innovasjon norge.no
- Cole, D. & G. Stankey (1997): *Historical development of Limits of Acceptable Change: Conceptual clarifications and possible extensions*. USDA Forest Service General Technical Report INT-371, s. 5-9.
- Dagbladet (2007): *DNT Jukser*. 26.08.2007 Trine Stalsberg. Citeret 16.11.12. Tilgjengelig online på: <http://www.dagbladet.no/nyheter/2007/08/26/510084.html>
- Dalen, M. (2004): *Intervju som forskningsmetode – En kvalitativ tilnærming*. 1. utgave. Universitetsforlaget. 134 s.

- DNT, Den Norske turistforening (2007a): *DNT og NHO reiseliv mot kraftutbygging*. 27.08.07, Merete Habberstad. Citeret 16.11.12. Tilgjengelig online på:
http://www2.turistforeningen.no/article.php?ar_id=12305&fo_id=15
- DNT, Den Norske turistforening (2007b): *Politisk ja til ny kraftlinjepraksis*. 28.08.07, Trude Blåsmo. Citeret 26.11.12, Tilgjengelig online på:
http://www2.turistforeningen.no/article.php?fo_id=15&ar_id=12322
- Deng, J., King, B. & T. Bauer (2002): *Evaluating natural attractions for tourism*. Annals of Tourism Research, vol. 29, nr. 2, s. 422-438.
- Echtner, C. M. & J. R. B. Ritchie (2003): *The Meaning and Measurement of Destination Image*. The Journal of tourism studies, vol. 14, nr. 1, s. 37-48.
- Farstad, E., Mata, I. L., & A. Rideng (2011): *Gjesteundersøkelsen 2011 - Utenlandske ferie- og forretningsreiser i Norge*. TØI rapport 1166/2011. Oslo. 67 s.
- Farstad, E. & P. Dybedal (2012): *Økonomiske virkninger av reiseliv i Møre og Romsdal i 2011*. TØI rapport 1220/2012. Oslo. 65 s.
- Fjordnorway (2010): *Verdens beste reisemål*. Citeret 28.5.2012. Tilgjengelig online på:
<http://www.fjordnorway.com/no/Artikler/Verdens-beste-reisemal/>
- Furby, L., Slovic, P., Fischhoff, B. & R. Gregory (1988): *Public perceptions of electric power transmission lines*. Journal of Environmental Psychology, vol. 8, s. 19-43. Academic Press Limited
- Fyhri, A., Jacobsen, J. K. S. & H. Tømmervik (2009): *Tourists' landscape perceptions and preferences in a Scandinavian coastal region*. Landscape and Urban Planning, vol. 91, nr. 4, s. 202-211
- Grieg, N. (1929): *Norge i Våre Hjerter*. Nordahl Griegs samlede værker. Gyldendal Norsk Forlag 1947
- Gundersen, V., Andersen, O., Kaltenborn, B. P., Vistad, O. I. & L. C. Wold (2011): *Målstyrt forvaltning - Metoder for håndtering av ferdsel i verneområder*. NINA Rapport 615. 107 s.
- Hodgson, R. W. & R. L. Thayer Jr. (1980): *Implied Human influence reduces landscape beauty*. Landscape Planning, nr. 7, 171-179
- Holme, I. M. & B. K. Solvang (1996): *Metodevalg og metodebruk*. 3. utgave. Tano Aschehoug. 334 s.
- Holmevik, J. R. (1978): *Turistkysning i Geiranger rundt hundreårsskiftet – Turistnæring i nytt perspektiv*. Tidsskrift for Sunnmøre Historielag 1978. 54. Årgang. Sunnmørepostens trykkeri. Ålesund

- Hurtigruten (2012): *Hurtigruten endrer rute for første gang på 20 år*. Ragnar Norum. Citeret 05.11.2012. Tilgjengelig online på: <http://www.hurtigruten.no/Utils/nyheter/hurtigruten-tilhjørundfjorden1/>
- IN, Innovasjon Norge (2011): *Utviklingsprogram for Grønt reiseliv*. Innovasjon Norge, 8. juni 2011.
- Jacobsen, J. K. S. (2005): *Interesse for og besøk i nasjonalparker og andre naturområder blant utenlandske turister i Norge*. TØI rapport 791, Oslo. ISBN 82-480-0544-5
- Jacobsen, J. K. S. (2007): *Use of Landscape Perception Methods in Tourism Studies: A Review of Photo-Based Research Approaches*. *Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Spaces, Place and Environment*, vol. 9, nr. 3, s. 234-253.
- Johannessen, A., Kristoffersen, L. & P. A. Tufte (2011): *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*. 3. utgave. Abstrakt Forlag, Oslo. 490 s.
- Kamfjord, G. (2011): *Det helhetlige reiselivsproduktet*. Oslo. Fagspecialisten. 359 s.
- Kaplan, R. & Kaplan, S. (1989): *The experience of Nature*. Cambridge university Press. Cambridge, UK.
- Krause, C. L. (2001): *Our visual landscape Managing the landscape under special consideration of visual aspects*. *Landscape and Urban Planning*, vol. 54, s. 239-254.
- Kvale, S. (1997): *Det kvalitative forskningsintervju*. Ad Notam Gyldendal. 1. udg. 2. oplag. 203 s.
- Lopes, S. D. F (2011): *Destination image: Origins, Development and Implications*. *Pasos - Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, vol. 9, nr. 2, s. 305-315.
- Lulkiewicz, U. (2008): *NIMBY effects in a rational choice theory perspective*. *Modern Tendencies of management*. Vilnius. ISBN 978-9955-423-69-0.
- National Geographic (2004): *Destination Scorecard—115 Places Rated*. Citeret 2.6.2012. Tilgjengelig online på: <http://traveler.nationalgeographic.com/2004/03/destinations-rated/article-text>
- National Geographic (2010): *133 places rated: Europe. Norway: Fjord region*. Citeret 2.6.2012. Tilgjengelig online på: <http://traveler.nationalgeographic.com/2009/11/destinations-rated/europe-text/13>
- NHD, Nærings- og handelsdepartementet (2012): *Regeringens reiselivsstrategi: Destination Norge. Nasjonal strategi for reiselivsnæringen*.
- NSEH; Den nasjonale forskningsetiske komité for samfunnsvitenskap og humaniora (2006): *Forskningsetiske retningslinjer for samfunnsvitenskap, humaniora, juss og teologi*. Oslo. ISBN: 82-7682-049-2

- NVE, Norges vassdrags- og energidirektorat (2009): *Bakgrunn for vedtak. Statnett SF: 420 kV kraftledning fra Ørskog transformatorstasjon til Sogndal transformatorstasjon*. NVE, Tormod Eggan. Tilgjengelig online på: <http://www.statnett.no/Documents/Prosjekter/%C3%98orskog%20-%20Fardal/Dokumentliste/07.%20Vedtak%20fra%20NVE%20juni%202009/Konsesjonsdokumenter/NVE%20-%20Bakgrunn%20for%20vedtak%20notat%2020090610.pdf>
- NRK (2010): *Statnett forsvarer kraftlinjer*. 06.10.10. Citeret 21.11.12. Tilgjengelig online på: <http://www.nrk.no/nyheter/norge/1.7238215>
- OED, Olje- og energidepartementet (2011a): *Statnett SF - 420 kV kraftledning fra Ørskog i Møre og Romsdal til Sogndal i Sogn og Fjordane*. Tilgjengelig online på: <http://www.regjeringen.no/upload/OED/pdf%20filer/EV/Orskog-Sogndal/Vedtak.pdf>
- OED, Olje- og energidepartementet (2011b): *Delvedtak for 420 kV kraftlinje mellom Ørskog og Sogndal*. Pressemelding nr. 37/11. Tilgjengelig online på: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/oed/pressesenter/pressemeldinger/2011/delvedtak-for-420-kv-kraftlinje-mellom-o.html?id=639863>
- OED, Olje- og energidepartementet (2012): *Melding til Stortinget 14. Vi bygger Norge – Om utbygging af strømmettet*.
- Page, S. J. & R. K. Dowling (2002): *Ecotourism. Themes in Tourism*. Harlow: Pearson Education. 338 s.
- Simón, F. J. G., Narangajavana, Y. & D. P. Marqués (2004): *Carrying capacity in the tourism industru: a case study of Hengistbury Head*. *Tourism Management*, vol. 25, s. 275-283.
- Soini, K., Pouta, E., Salmiovirta, M., Uusitalo, M. & T. Kivinen (2009): *Perceptions of power transmission lines among local residents: A case study from Finland*. Conference paper.
- St.prp. nr. 19 (2000): *Stortingsproporsition nr. 19. 2000-2001. Om endringer av løyvingar på statsbudsjettet for 2000 m.m. under Olje- og energidepartementet*.
- Stankey, G., McCool, S. & G. Stokes (1984): *Limits of acceptable change: a new framework for managing the Bob Marshall Wilderness complex*. *Western Wildlands*, vol 10, nr. 3, s. 33-37.
- Statens vegvesen (2006): *Konsekvensanalyser. Håndbok 140, veiledning*. Statens vegvesen, Oslo.
- Statnett (u.å. a): *Statnett på 1-2-3*. Citeret 07.06.2012. Tilgjengelig online på: <http://www.statnett.no/no/Om-Statnett/Statnett-pa-1-2-3/>

- Statnett (u.å. b): *Kraftnettet er delt i 3 nivå i Norge*. Citeret 07.06.2012. Tilgjengelig online på:
<http://www.statnett.no/no/Om-Statnett/Om-kraftsystemet/Kraftnettet/>
- Statnett (u.å. c): *Ørskog – Fardal*. Citeret 07.06.2012. Tilgjengelig online på:
<http://www.statnett.no/no/Prosjekter/Orskog-Fardal/3D-Visualisering/>
- Statnett (u.å. d): *Kabel eller ledning?* Citeret 07.06.2012. Tilgjengelig online på:
<http://www.statnett.no/Miljo-og-samfunnsansvar/Naturvern-og-inngrep/Ledning-eller-kabel/>
- Statnett (2005): *Ny 420 kV-ledning Ørskog - Indre Sogn. Informasjon om oppstart av planarbeid*. Statnett, Magne Maurset. Tilgjengelig online på:
http://www.statnett.no/Documents/Prosjekter/%C3%98rskog%20-%20Fardal/Dokumentliste/Prosjektoppstart/%C3%98rskog_Indre%20Sogn.pdf
- Statnett (2007a): *420 kV ledning. Ørskog-Fardal. Søknad om konsesjon, ekspropriasjonstillatelse og forhåndstilretelse*.
- Statnett (2007b): *Konsekvensutredning 420 kV Ørskog-Fardal. Seksjon 1, Ørskog-Leivdal*. Tilgjengelig online på: http://www.statnett.no/Documents/Prosjekter/%C3%98rskog%20-%20Fardal/Dokumentliste/10.%20Konsesjonss%C3%B8knad%20og%20konsekvensutredning%20med%20kart,%20feb%202007/Konsesjonss%C3%B8knad%20og%20konsekvensutredning/Konsekvensutredning%20seksjon%201.%20%C3%98rskog%20til%20Leivdal/KU%20%C3%98rskog-Leivdal_WEB.pdf
- Statnett (2009): *Ørskog - Sogndal. Kommentarer til klager*. Brev fra Statnett til NVE. 38 s. Elisabeth Vike Vardheim. Tilgjengelig online på:
<http://www.statnett.no/Documents/Prosjekter/%C3%98rskog%20-%20Fardal/Dokumentliste/Klagebehandling/Statnetts%20kommentarer%20til%20klagene/Statnett%20-%20Brev%2018.8.2009%20til%20NVE%20med%20kommentarer%20til%20klagene%20p%C3%A5%20NVE%20sitt%20vedtak.pdf>
- Statnett (2010a): *EIA and approval - Experiences from nwe 420 kV powerline Ørskog – Fardal*. Christian Færø. Power-point præsentation fra konferanse om High-voltage transmission and the visual environment afholdt i Reykjavik, Island.
- Statnett (2010b): *420 kV-ledning Ørskog – Fardal. Utredning av alternative løsninger mellom Ørskog og Ørsta*. Magne Maurset og Christian Færø. Februar 2010.
- Statnett (2011a): *Miljø- og transportplan. 420 kV-ledning Ørskog - Fardal; Strekning Alfot – Ørskog*. 50 s.
- Statnett (2011b): *Nettutviklingsplan 2011. Nasjonal plan for neste generasjon kraftnett*.
- Tangeland, T, Aas, Ø & M. Qvenhild (2006): *420 kV kraftledning Ørskog-Fardal. Konsekvenser for friluftliv, turisme og fritidsboliger*. NINA Rapport 212. 112 s.

- Tangeland, T. & Ø. Aas (2010): *Kraftinstallasjoner i naturområder – effekter på turisme, friluftsliv og bruk av fritidsboliger. En litteraturstudie*. NINA Rapport 625. Oslo. 27 s.
- UNESCO (2005): *West Norwegian Fjords – Geirangerfjord and Nærøyfjord*. Citeret 2.6.2012. Tilgjengelig online på: <http://whc.unesco.org/en/list/1195>
- Van der Horst, D. (2007): *NIMBY or not? Exploring the relevance of location and the politics of voiced opinions in renewable energy siting controversies*. *Energy Policy*, vol. 35, s. 2705-2714.
- Verdsarvsfjord.no (u.å.): *Nasjonalt ikon for turisme*. Citeret 22.10.12. Tilgjengelig online på: http://www.verdsarvsfjord.no/index.php?option=com_content&view=article&id=125%3Anasjonalt-ikon-for-turisme&catid=106%3Aturisme&Itemid=164&lang=nn
- Visitnorway (2008): *Fakta om Geirangerfjorden og Trollstigen*. Citeret 28.5.2012. Tilgjengelig online på: <http://www.visitnorway.com/no/Reisemal/Vestlandet/Geirangerfjorden-og-Trollstigen/Fakta-om-Geirangerfjorden-og-Trollstigen/>
- Visitnorway (2010): *Geirangerfjorden*. Citeret 27.5.2012. Tilgjengelig online på: <http://www.visitnorway.com/no/Reisemal/Vestlandet/Geirangerfjorden-og-Trollstigen/Aktiviteter-ved-Geirangerfjorden-og-Trollstigen/Attraksjonar-ved-Geirangerfjorden-og-Trollstigen/Geirangerfjorden/>
- Visitnorway (2012): *Last ned filmer*. Citeret 20.04.12. Tilgjengelig online på: <http://www.visitnorway.com/no/Spill-og-underholdning/Vare-filmer/nedlasting/>
- Weaver, D. & L. Lawton (2006): *Tourism management*. 3. udgave. John Wiley & Sons. 504 s.
- Wolsik, M. (2000): *Wind power and the NIMBY-myth: institutional capacity and the limited significance of public support*. *Renewable energy*, vol. 21, s. 49-64
- World Tourism Organization (WTO) (1995): *Technical manual No. 2. Collection of Tourism Expenditure Statistics*. Tilgjengelig online på: <http://pub.unwto.org/WebRoot/Store/Shops/Infoshop/Products/1034/1034-1.pdf>

9 Bilag

Bilagsliste

- Bilag I: Kort over kraftlinjen Ørskog-Fardal
- Bilag II: Søgte tracéer, koncessionsgiven tracé og eksisterende linje i det nordlige delområde
- Bilag III: Mastespecifikationer og sammenligninger
- Bilag IV: Udredede havkabeltracéer
- Bilag V: Interviewguide
- Bilag VI: Informationsmail til rejselivsbedrifterne

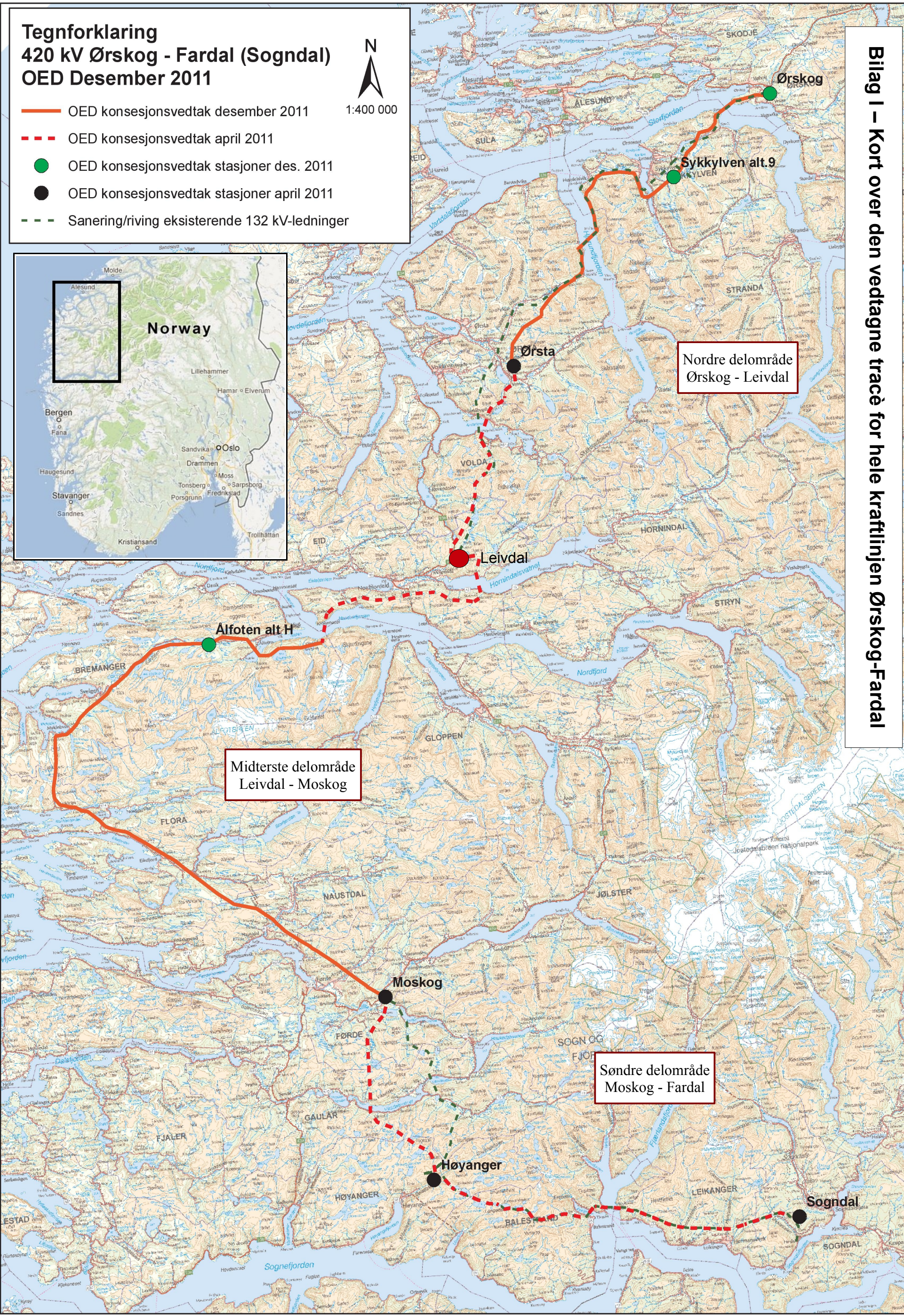
Tegnforklaring 420 kV Ørskog - Fardal (Sogndal) OED Desember 2011

- OED konsesjonsvedtak desember 2011
- - - OED konsesjonsvedtak april 2011
- OED konsesjonsvedtak stasjoner des. 2011
- OED konsesjonsvedtak stasjoner april 2011
- - - Sanering/riving eksisterende 132 kV-ledninger



1:400 000

Biag I – Kort over den vedtagne tracé for hele kraftlinjen Ørskog-Fardal

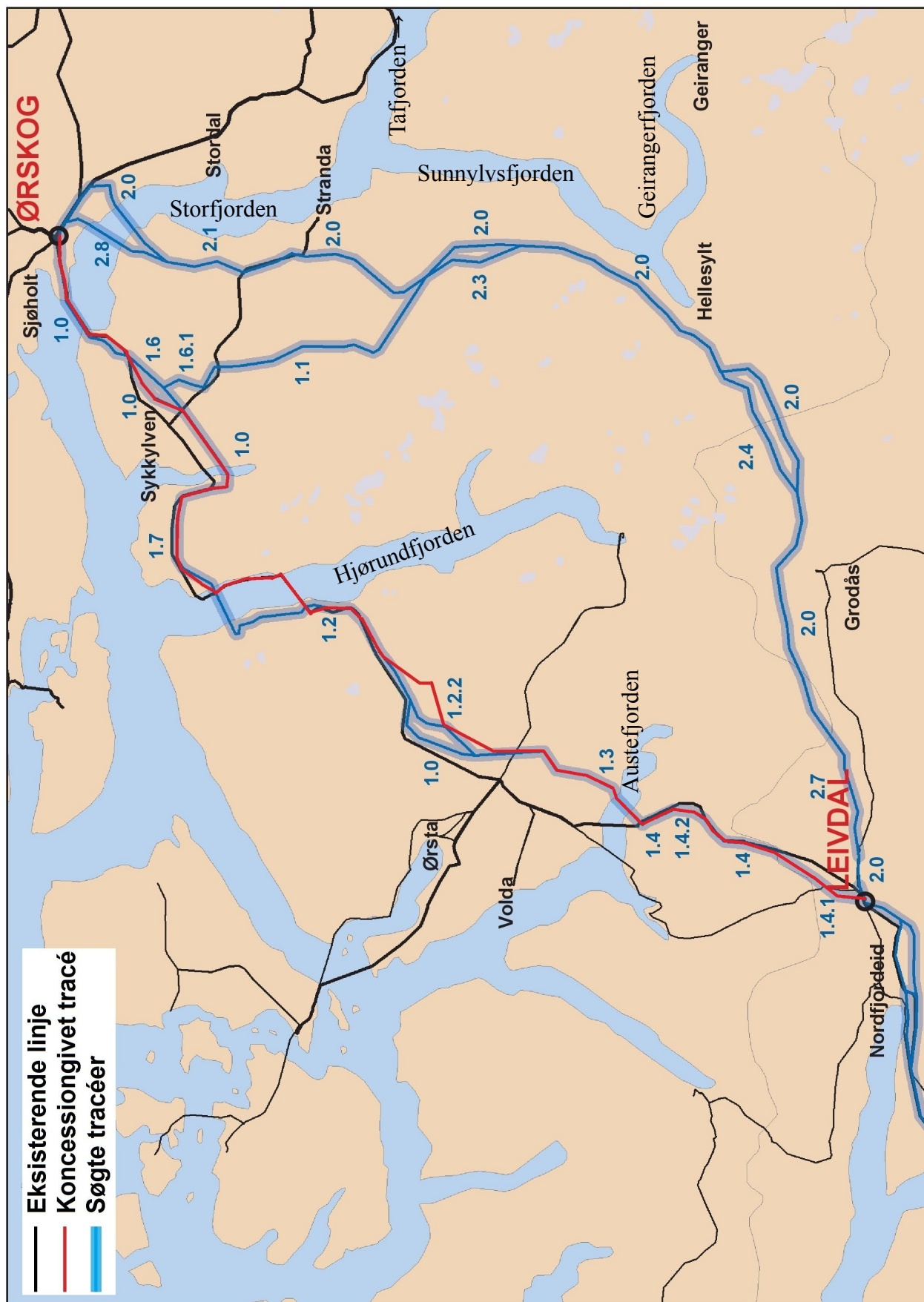


Midterste delområde
Leivdal - Moskog

Nordre delområde
Ørskog - Leivdal

Søndre delområde
Moskog - Fardal

Bilag II – Søgte tracéer, koncessionsgiven tracé og eksisterende linje i det nordlige delområde

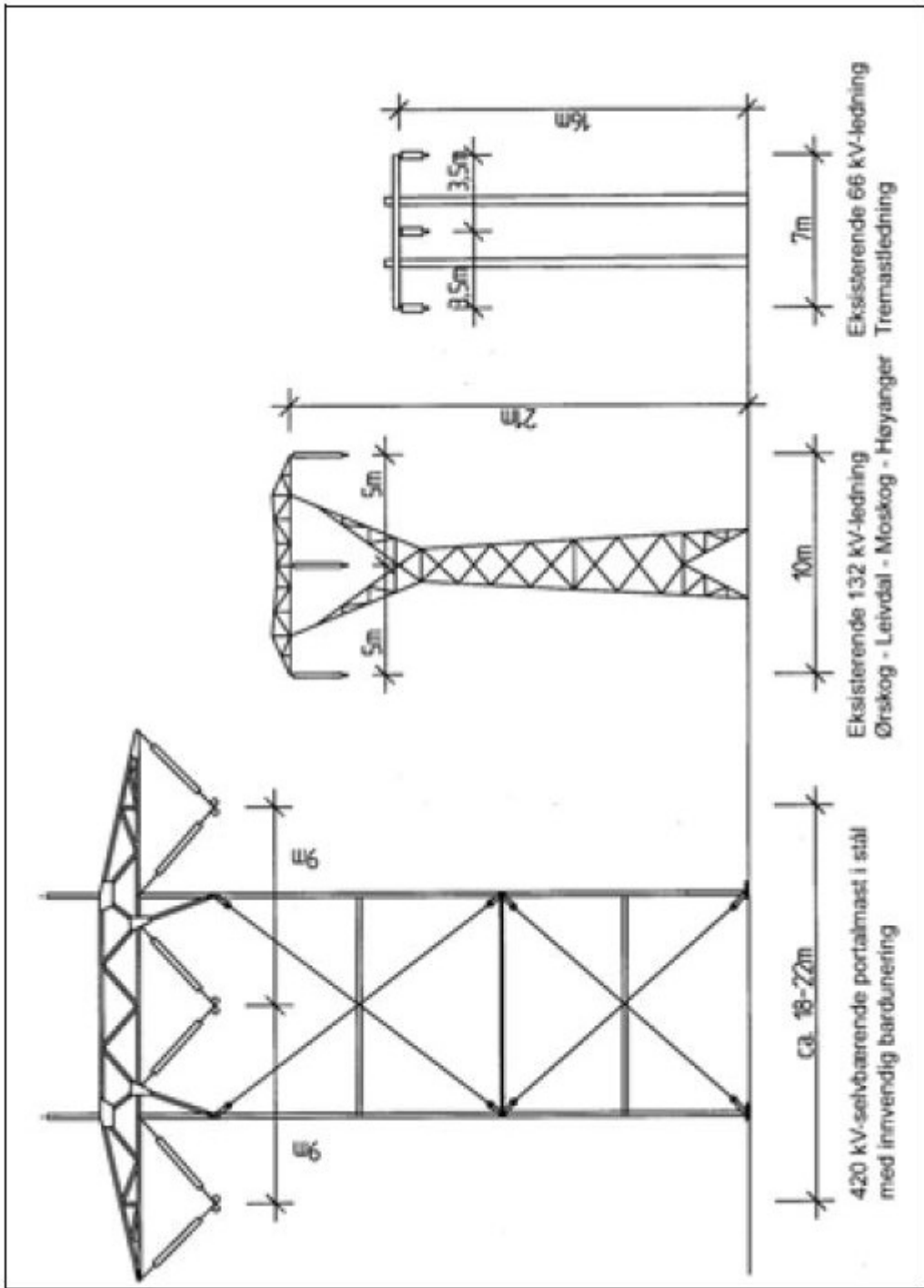


Bilag III – Mastespesifikasjoner og sammenligninger

Første figur viser den mastetype, der bliver den mest anvendte for kraftlinjen Ørskog-Fardal. Figuren på neste side viser den mastetype i forhold til den nuværende kraftlinje.



Kilde: Statnett 2007



Kilde: Statnett 2007

Bilag IV – Udredede havkabeltracéer



Bilag V - Interviewguide

Indledning

- Introduktion til projektet
- Masteropgave på UMB
- Formålet med masteropgaven
- Anonymitet
- Data bruges i anonymiseret form i opgaven. Både person og bedrift

Faktaspørgsmål

- Hvad er jeres (bedriftens) produkter?
- Hvor mange besøgende har I/du årligt?
- Antal ansatte?
- Hvornår er sæsonen? (helårs, vinter, sommer)
- Hvilket marked er bedriften rettet mod? (bedrifter, private)
- Betragter I jer selv som positioneret inden for masse- eller nicheturisme?
- Bor I/du selv fast i området?

Intro- og overgangsspørgsmål

- Hvilken typer besøgende kommer til bedriften? (forretning, fornøjelses / Se eller gøre, nasjonaliteter)
- Hvorfor kommer de besøgende til netop jeres bedrift? (Naturen, Beliggenhed, produkter?)
- Hvor opererer I/du og hvordan bruges områderne Hjørund- og Geirangerfjorden?
- Hvad er jeres/din holdningen til kraftlinjer og energiudbygning som f.eks. vind- og vandkraft i almindelighed?

Nøglespørgsmål

Turistlandskapet

- Hvordan vil du beskrive kvaliteterne ved landskabet din bedrift opererer i?
- Vil du karakterisere det som et urørt landskab eller et landskab påvirket af mennesker?
- Hvad ved landskabet er centralt for din bedrift? (Funktionelle, æstetiske/visuelle egenskaber, kombinationer?)

Kraftlinjen Ørskog-Fardal

- Hvad tænker I/du om den specifikke kraftline Ørskog-Fardal? (nødvendig, unødvendig)
- Hvordan vil kraftlinjen påvirke landskabet? Spesielt turistlandskapet og de oplevelser og produkter du tilbyder?
- Hvad tænker I/du om de andre alternative linjeføringer blev foreslået? (og havkabler)

Kraftlinjen i forhold til bedriften

- Hvordan tror I/du at den valgte linjeføring vil påvirke jeres/din bedrift?
- Vil den påvirke væksten i bedriften?
- Vil den påvirke lønsomheden i bedriften?
- Vil den påvirke antallet af eller typen af besøgende i bedriften og området generelt?
- Hvis de tror der vil ske en påvirkning: Hvad er den dybere årsag?

Konkrete påvirkninger

- Hvad tænker I/du om den visuelle påvirkning?
- Hvad tænker I/du om sikkerheden og helsefarene ved en kraftlinje?
- Vil det påvirke bedriftens økonomiske forhold?

Processen før selve opførelsen af kraftlinjen

- Hvordan har selve planlægningsprocessen været?
- Har der været nok information og inddragelse af rejselivsbedrifter fra Statnett's side i planlægningen?
- Har der været et samarbejde mellem rejselivsbedrifter/destinationsselskab om at give indspill/forsøge at påvirke processen?
- Hvor fornøjet er du med det resultat som foreligger?
- Oplever du at hensynet til turismen har haft nogen betydning for udfaldet?

Ændringer som følge af kraftlinjen

- Vil I/du ændre tilbud/målgruppe/andet ved bedriften som følge af kraftlinjen?
- Hvordan tror I/du at de besøgende vil opfatte kraftlinjen?
- Tror I/du at destinationens image vil ændres?
- Hvordan oplever I/du landskabet omkring dem? (natur, kultur, industri)
- Hvordan vil I/du opleve landskabet efter opførelsen af kraftlinjen?

Modstand mod kraftlinjen

- Har I/du været involveret i modstand mod kraftlinjen?
- Foreningen mod kraftlinjen
- Indsendt skriftlige klager
- Læserbreve i aviser
- Annet?
- Hvis ja, hvad er årsagen til deltagelsen i modstanden?

Afbødende tiltag

- Master som opføres skal kamufleres, bl.a. med mørke farver og matte materialer. Hvad tænkes I/du om det?
- Når den nye kraftlinje opføres bliver en mindre linje saneret. Vil det have en effekt på rejselivet? eller overskygges det af de negative effekter fra den nye kraftlinje?
- Hvis der sker en negativ påvirkning, hvordan kan I/du i bedriften modvirke dette? Vil I/du ændre på noget i bedriften?

Afrunding

- Er der tilføjelser? (Mulighed for at sige hvad der ikke er blevet sagt eller spurgt om)
- Citater/gengivelser af synspunkter tjekkes via e-post om de kan være af en art at de kan identificere vedkommende/bedrift
- Kan sende masteropgaven, hvis bedriften er interesseret: Få e-mail
- Takke for interviewet

Bilag VI – Informationsmail til reiselivsbedrifterne

Emne: Ang. Undersøkelse av reiselivsbedrifters forhold til kraftlinjen Ørskog-Fardal

Tekst:

Hei

Mit navn er Peter Andresen. Jeg er masterstudent på linjen Naturbasert reiseliv på Universitetet for miljø og biovitenskap på Ås. Jeg skriver til dere fordi jeg arbeider på et prosjekt, hvor jeg skal gjennomføre en undersøkelse av hvordan kraftlinjen mellom Ørskog og Fardal vil kunne påvirke reiselivet i området omkring Hjørund- eller Geirangerfjorden.

Formålet med prosjektet er å finne ut hvordan reiselivsbedrifter i området ser på kraftlinjen og de mulige effekter den kan medføre for reiselivsnæringen. Vi ønsker både å intervju bedrifter som opererer i området der det nå er besluttet at linjen skal gå (Hjørundfjorden), men også gjøre intervjuer med bedrifter i nærheten av den utredede traseen som berørte Geirangerfjorden.

For at skaffe informasjon til prosjektet ønsker jeg å intervju 10-12 bedriftseiere eller andre ansvarlige personer i bedriftene. Intervjuene tenkes gjennomført i slutten av august eller starten av september. I dette tidsrom vil jeg oppholde meg i området og vi vil derfor sammen kunne avtale tid og sted. Intervjuene forventes å vare 1-1,5 time og vil bli tatt opp på bånd. I tillegg tas det notater underveis.

Deltakelse er naturligvis frivillig og det vil være mulig at trekke seg underveis uten nærmere begrunnelse. Opplysningene fra intervjuene behandles konfidensielt og vil bli anonymisert, så ingen enkeltpersoner og bedrifter kan gjenkjennes i den ferdige oppgave. Etter oppgavens avlevering i desember 2012, vil alle data blive slettet.

Denne mail trenger ikke å besvares, men er kun ment som en informasjon om prosjektet. Jeg tillater meg å kontakte dere telefonisk senere, for å høre om dere er interessert i å delta og evt. avtale et tidspunkt for intervju.

Mitt Masterprosjekt er en del av et større forskningsprosjekt som ser på konflikter omkring utbygging av nye høyspent kraftlinjer. Prosjektet gjennomføres i samarbeid mellom SINTEF og NINA, og finansieres av Norges forskningsråd. Hovedveileder på mitt delprosjektet er professor Øystein Aas.

Ønsker dere mer informasjon, eller er det noe dere lurer på, er dere selvsagt velkomne til å kontakte meg på tlf: 400 93 868 eller e-post: peter.andresen@student.umb.no Min veileder Øystein Aas kan kontaktes på tlf: 934 66 710.

Med vennlig hilsen
Peter Andresen