

Masterplan for Svartisen



Foto: Lothar Maruhn

Forord

Styringsgruppen for arbeidet Masterplan for Svartisen legger med dette frem sin rapport.

Arbeidet startet i august 2005 og ble avsluttet høsten 2006. Prosessen ble finansiert av eierne på Svartisen, Nordland fylkeskommune og Innovasjon Norge.

Dette dokumentet skal være et arbeidsverktøy og en ramme for videre utvikling i området. Forut for konklusjonene og anbefalingene ligger en rekke diskusjoner og vurderinger. De forslagene som fremmes tar sikte på å gjøre Svartisen til et nasjonalt ikon som forener klassisk norsk naturopplevelse og skjønnhet med moderne arkitektur og drift.


De spesielle utfordringene rundt Svartisen gjør at gjennomføring av planen krever en stor grad av offentlig og privat samarbeid. Det har derfor vært en tett dialog med ulike offentlige aktører i løpet av prosessen. Styringsgruppen vil særlig takke observatørene fra Meløy kommune, Nordland Fylkeskommune og Innovasjon Norge samt Steinar Skaar fra Statens vegvesen for konstruktivt samarbeid så langt.

Når medlemmene av styringsgruppen signerer dette dokumentet, betyr det at de stiller seg bak planens overordede grep, ikke at de kollektivt innestår for alle forslag på detaljnivå.

Oslo/Svartisen, november 2006



Lothar Maruhn



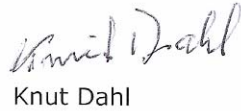
Ken-Henry Solhaug



Alf Hagen



Leif Kilvik



Knut Dahl



Merethe Johansen



Jan Åge Engen



Line Opsahl

Observatører i prosessen har vært Randi Tinnan (Meløy turistkontor), Dagfinn Stavdal (Meløy kommune), Terje Haugen (Innovasjon Norge), Terje Murud (Nordland Fylkeskommune), Ann-Kristin Rønning Nielsen (Nordland Fylkeskommune)

Sammendrag

Svartisen har vært en betydelig turistattraksjon siden 1890-årene. Området har i de senere år hatt rundt 25 000 besøkende pr år. Over halvparten av gjestene er cruise- eller hurtigrutepassasjerer, de øvrige er individuelle turister som kommer med skyssbåten. Flertallet av de besøkende er voksne uten barn og oppholdstiden er generelt kort.

En undersøkelse gjennomført blant de individuelle gjestene sommeren 2005 viste at de var svært tilfreds med naturen og båtturen og at det behov for mer informasjon om breen og området, samt skilting. Det har vært liten utvikling i området i de siste årene og behovet for opprustning er stort.

Ambisjonen for Masterplanen er å etablere Svartisen som et "nasjonalt ikon". Hovedelementet er breen og skjønnheten i den og naturen rundt. Strategien er å vise at Svartisens varighet som attraksjon gjennom å fortelle stedets turisthistorie og foreta investeringer som viser at Svartisen også skal være en betydelig attraksjon i fremtiden. Driften må være moderne, miljøvennlig og gi lønnsomhet nok til videre utvikling. Sesongforlengelse, økt oppholdstid og nye målgrupper er viktige stikkord.

Samtidig må konseptet legges opp slik at det balanserer det ulike interessene i området: natur, miljø, kulturminnevern, landbruk, massetak, veiutbygging med mer. Det må også håndtere store volumer av mennesker på en gang (logistikken må være god) og det må være robust i forhold til vei gjennom området og andre endringer i rammebetingelser.

På bakgrunn av dette foreslås et konsept med fire hovedinnsatsområder. Anbefalingene for disse beskrives kort nedenfor.

Dagens atkomstområde er trangt og omfattet av en rekke brukerkonflikter. Det foreslås derfor at det etableres et nytt atkomstområde med parkering, brygge, informasjon med mer i Holandsvika. Området bør ha høy estetisk og funksjonell kvalitet og bør utvikles i samarbeid med Turistvegprosjektet til Statens vegvesen.

Kaiområdet på Svartisen må rustes opp og sikres i henhold til krav fra Hurtigruta og cruisebransjen. Styringsgruppen anbefaler at det her investeres i en dypvannskai med gjestehavn, plass for skyssbåter med mer. Stadig flere småsteder investerer nå i dypvannskaier og det antas at dette etter hvert blir en forutsetning for å få tilrekke seg cruisegjester og

annet. Det å reparere eksisterende brygge vil derfor ikke være en fremtidsrettet løsning på Svartisen.

På Turistsenteret foreslås det tilrettelegging ute og inne for å bedre det visuelle inntrykket og funksjonalitet i driften. I tillegg foreslås det to utbyggingsområder for overnatting: begge steder selvhusholdsenheter med spesialtilpasset arkitektur: "Istappene" og "Svartisgammene" som sikrer utsynet til breen. Arkitekturen er så unik at området ny attraksjonskraft og understreker at dette er løsninger for fremtiden. Den Villmarksleiren som er etablert ved Svartiselva er viktig for å nå bedriftsmarkedet og andre nye målgrupper og bør videreutvikles.

I Fondalen setter fredningsvedtaket for Fondalen gård og massetaket klare premisser for hva som kan gjøres. Masterplanens vurdering er at Fondalen gård kan tilføre Svartisen ny opplevelseskvalitet og være en viktig arena for å formidle området turisthistorie. Om, og hvordan, dette gjøres er en sak for eieren og vernemyndighetene. Det finnes imidlertid eksempler på at liknende steder i regionen som tilbyr overnatting og servering. Forutsetningen er drivere med sterkt engasjement.

Grustaket gjør at Fondalen og Fondalen gård i dag fremstår som utilgjengelig for besøkende uten lokalkunnskap. For at Fondalen skal knyttes opp mot Engenbreområdet anbefaler Masterplanen at det etableres en sti fra Svartisenområdet (ved den gamle Turisthytta) opp til Fondalen.

Det er viktig å se disse fire områdene må utvikles i en helhet og at det er helheten som presenteres i planen. Særlig er det viktig at kapasiteten i atkomstområdet, kaiområdet og Turistsenterområdet balanseres slik at det ikke oppstår nye flaskehalser.

Gjesteundersøkelsen 2005 viser at de opplever veiløsheten på Svartisen som en kvalitet og ikke noen ulempe. Det er grunn til å tro at det eksotiske i det å være uten vei blir enda større fremover. Dette betyr at veiforbindelse ikke er viktig for *turismen* i området. Dersom det blir vei til Svartisen anbefales det at området innerst mot breen holdes bilfritt slik at roen i området ikke ødelegges.

Innholdsfortegnelse

| | |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------|
| FORORD | 2 |
| SAMMENDRAG | 4 |
| INNHALDSFORTEGNELSE | 6 |
| 1. BAKGRUNN OG RAMMER | 9 |
| 1.1 BAKGRUNN | 9 |
| 1.2 RAMMER | 9 |
| 1.3 ORGANISERING AV ARBEIDET | 10 |
| 1.4 OM MASTERPLANOMRÅDET | 12 |
| 2. MARKEDS- OG KONKURRANSEFORHOLD | 14 |
| 2.1 SVARTISEN SOM BESØKSMÅL I DAG | 14 |
| 2.1.1 ETTERSPORELSFORHOLD | 14 |
| 2.1.2 SVARTISENS POSISJON SOM ATTRAKSJON I NORD-NORSK OG NORSK REISELIV | 16 |
| 2.1.3 KYSTRIKSVEIEN – NASJONAL TURISTVEG | 17 |
| 2.2 VIKTIGE TRENDER OG PREMISER | 18 |
| 2.2.1 SENTRALE TRENDER | 18 |
| 2.2.2 MERKEVAREPROSESS FOR NORDLAND | 20 |
| 2.3 STRATEGI FOR FREMTIDIGE MÅLGRUPPER PÅ SVARTISEN | 21 |
| 2.4 REISELIVSNÆRINGENS ØKONOMISKE POTENSIAL | 22 |
| 3. AREALBRUKSINTERESSER | 24 |
| 3.1 PLANSTATUS | 24 |
| 3.1.1 MELØY KOMMUNEPLAN 2004-2016 | 24 |
| 3.1.2 NY RIKSVEG 17 STORVIKA-REPPEN | 26 |
| 3.1.3 SALTJELLET-SVARTISEN NATURRESERVAT | 27 |
| 3.2 AREALBRUKSINTERESSER ENGENBREOMRÅDET | 28 |
| 3.2.1 LANDBRUK OG KULTURLANDSKAP | 28 |
| 3.2.2 FRILUFTSLIV OG NATURMILJØ | 29 |
| 3.2.2 NYERE TIDS KULTURMINNER | 30 |
| 3.3 AREALBRUKSINTERESSER FONDALEN | 32 |
| 3.3.1 FONDALEN GÅRD SOM KULTURMINNE | 33 |
| 3.3.2 GRUSRESSURSENE I FONDALEN | 35 |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 4. KONSEPTET | 36 |
| 4.1 AMBISJON FOR SVARTISEN | 36 |
| 4.2 KRAV TIL KONSEPTET | 37 |
| 4.3 UTVIKLINGSSTRATEGIER OG TILTAKSOMRÅDER | 39 |
| 5. HOLAND | 42 |
| 5.1 REPARASJON AV EKSISTERENDE KAI OG PARKERINGSOMRÅDER | 42 |
| 5.2 NYTT KNUTEPUNKT I HOLANDSVIKA | 43 |
| 6. KAIOMRÅDET SVARTISEN | 45 |
| 6.1 REPARASJONSSTRATEGI - OPPRUSTNING AV EKSISTERENDE KAIANLEGG | 46 |
| 6.2 KVALITETSLØFT MED NY DYPVANNSKAI | 46 |
| 6.3 INNTEKSPOTENSIALET KNYTTET TIL KAI | 48 |
| 6.3.1 GJESTEHAVN FOR SMÅBÅTER | 48 |
| 6.3.2 BEDRE KAIFASILITETER/DYPVANNSKAI | 48 |
| 7. TURISTSENTER-OMRÅDET SVARTISEN | 50 |
| 7.1 OVERNATTINGSTILBUD | 51 |
| 7.1.1 TRINN 1- ISTAPPER PÅ RIGGTOMTA | 51 |
| 7.1.2 TRINN 2 – GAMMEOMRÅDET | 55 |
| 7.1.3 VILLMARKSLEIR | 56 |
| 7.2 VANNFORSYNING OG AVLØP | 57 |
| 7.3 PLANAVKLARINGER | 58 |
| 8. FONDALEN | 59 |
| 8.1 MASSETAKET I FONDALEN | 60 |
| 8.2 FONDALEN GÅRD | 61 |
| 8.2.1 REISELIVSHISTORIEN VED FONDALEN GÅRD | 61 |
| 8.2.2 DET REISELIVSMESSIGE POTENSIALET I FONDALEN GÅRD | 62 |
| 8.2.3 KRITERIER FOR Å TA UT DET REISELIVSMESSIGE POTENSIALET | 62 |
| 8.2.4 EKSEMPLER PÅ KONSEPTER | 64 |
| 8.3 NY SAMMENBINDINGSSTI | 67 |
| 9. VEIFORBINDELSE TIL SVARTISEN | 69 |
| 9.1 BETYDNINGEN AV VEIFORBINDELSE I FORHOLD TIL TURISME | 69 |
| 9.2 TILRETTELEGGING I FORBINDELSE MED EN EVENTUELL VEIFORBINDELSE | 70 |
| 10. SERVICE- OG DRIFTSKONSEPT | 72 |
| 10.1 SERVICE- OG DRIFTSKONSEPTET | 72 |

| | |
|-----------------------------------------------------|-----------|
| 10.2 FOKUS PÅ MILJØ | 72 |
| 10.3 SKILTING OG MERKING | 73 |
| 11. SLUTTORD | 75 |
| VEDLEGG: FREMTIDIGE MÅLGRUPPER FOR SVARTISEN | 76 |
| 1. SIGHTSEEINGTURISTER | 76 |
| 1.1 FLERE RUNDREISETURISTER – LENGRE OPPHOLDSTID | 76 |
| 1.2 HURTIGRUTEPASSASJERER | 77 |
| 1.3 CRUISEPASSASJERER | 77 |
| 1.4 KULTURTURISTER | 80 |
| 2. NATURTURISTER | 81 |
| 2.1 BREGRUPPER OG ANDRE FRILUFTSINTERESSERTE | 81 |
| 2.2 LAKSEFISKERE | 82 |
| 2.3 BEDRIFTSGRUPPER | 83 |
| 2.4 LOKALBEFOLKNINGEN | 84 |
| 2.5 BÅTTURISTER | 84 |
| 2.6 OPPSUMMERING MÅLGRUPPER | 85 |

1. Bakgrunn og rammer

1.1 Bakgrunn

Høsten 2005 ble Svartisen Turistsenter as overtatt av nye eiere. Disse ønsket en fornyet satsning i området og tok initiativ til å få utarbeidet en helhetlig, langsiktig plan for området, en såkalt Masterplan.

1.2 Rammer

En Masterplan er en helhetlig langsiktig utviklingsplan for et område. Masterplanen skal primært beskrive et konsept for næringsutvikling. Bærekraftighet er sentralt. Planen skal derfor også ivareta lokalsamfunnets og miljøets interesser på en god måte.

Masterplanen skal fungere som rammeverk for fremtidig utvikling. I dette ligger at den skal tydeliggjøre en visjon og en ambisjon for utviklingen og beskrive kritiske elementer både når det gjelder strategi, infrastruktur, kommersielle og driftsmessige forhold. Planen skal være detaljert og tydelig på forhold som krever det. For øvrig skal den gi rom for initiativ og løsninger i tråd med endringer i omgivelsene.

Målet for en Masterplan er å:

- Legge rammene for langsiktig utvikling i området. Prosessen skal bidra til en grunnleggende enighet og forståelse om markedet og de visjoner, mål og strategier som skal legges til grunn for utviklingen.
- foreslå et konsept som tar ut stedets potensial og som gir mulighet for lønnsomhet og bærekraft

Masterplanen er ikke en plan etter Plan og bygningsloven. Den må derfor forankres i kommunal planer som for eksempel kommuneplan, kommunedelplaner, arealplaner med mer.

I dette konkrete tilfellet er det også viktig å ivareta alle de ulike interessene som er representert i Svartisenområdet; miljø, landbruk, kulturminnevern, grustak, veiutbygging med mer. Selv om oppdragsgiverne for prosjektet er et privat eid selskap, må konseptet

forene behovet for lønnsom næringsutvikling med alle disse interessene. Planen må også tydeliggjøre tiltak for å ivareta attraksjonskraften i Svartisen dersom det blir vesentlige endringer i omgivelsene; for eksempel veiforbindelse, drift av grustak, opprustning av Fondalen gård med mer

I tillegg til dette skal Masterplanen skal også så langt som nødvendig (og mulig) beskrive følgende tema:

- Marked: Gjestestruktur, markedsmuligheter, konkurrenter og konkurranse
- Overordnet veivalg
- Ambisjonsnivå og lønnsomhetspotensial jfr. sesongproblematikken, volum og miljø/bærekraft
- Organiseringen, dvs hvordan sikre etablering og drift samt finansiering av drift
- Kvaliteten i overleveringen, dvs servicenivå, bærekraftighet, kompetanse, standard, fysisk kvalitet

1.3 Organisering av arbeidet

Arbeidet med Masterplanen har pågått i perioden august 2005 til november 2006. Prosjektet ble i desember 2005 utvidet til å omfatte Fondalen med kulturminnet Fondalen Gård.

Arbeidet er utført av et team ledet av Torill Olsson i Mimir as og med Erik Plathe og Hjalmar Tenold fra Asplan Viak samt Erlend Blakstad og Håkon Aasarød fra Fantastic Norway som medarbeidere. Dersom ikke annet er oppgitt er det disse som står bak bilder og illustrasjoner i dokumentet.

Styringsgruppen for arbeidet har bestått av representanter fra eierne samt Meløy Næringsutvikling:

- Lothar Maruhn (prosjektansvarlig)
- Alf Hagen
- Leif Kilvik
- Ken-Henry Solhaug
- Jan Åge Engen
- Line Opsahl
- Merethe Johansen
- Knut Dahl (tiltrådte styringsgruppen februar 2006)

Følgende personer har hatt observatør status i prosessen:

- Randi Tinnan (Meløy turistkontor)
- Dagfinn Stavdal (Meløy kommune)
- Terje Haugen (Innovasjon Norge)
- Terje Murud (Nordland Fylkeskommune)
- Ann-Kristin Rønning Nielsen (Nordland Fylkeskommune)

Det har underveis vært avholdt seks styringsgruppemøter og fire befaringer i området. I tillegg har det vært to møter med der grunneierne har vært invitert, ett i Glomfjord og ett i Bodø. Det har videre vært avholdt et såkalt planmøte der representanter fra fylkeskommunen, fylkesmannen, og Statens vegvesen var til stede.

Planen har også vært presentert for kommunestyret i Meløy i september 2006. Det anbefales også at planen behandles i kommunestyret etter ferdigstilling.

1.4 Om Masterplanområdet

Masterplanområdet omfatter Holand, Engenbreområdet og Fondalen. Arealene som inngår i masterplanvurderingene er vist i ortofotoet under

Avgrensning av masterplanområdet – Heltrukket linje viser dagens skyssbåtrute.



Det sentrale elementet på Svartisen i dag er selve breen. Det er breens skjønnhet og dens status som naturfenomen og arena for aktivitet som har vært hovedfokus i de senere år. Breen vil uten tvil være det som representerer den store attraksjonskraften for ordinære turister også i fremtiden.

Fondalen gård representerer et potensial for tilføre en ny og helt unik opplevelsesdimensjon til området i fremtiden. Forutsetningen er selvfølgelig at gården blir restaurert og åpnet for reiselivsvirksomhet, noe som ligger utenfor dette prosjektets mandat. Denne planen forsøker

imidlertid å beskrive hvordan Svartisen og Fondalen gård kan spille sammen i fremtiden. Det er imidlertid viktig å se at utviklingen på Svartisen *ikke* er avhengig av hva som skjer rundt Fondalen gård.

Svartisområdet har ikke veiforbindelse og fastboende og besøkende må bruke båt over Holandsfjorden. Dette gir en del praktiske utfordringer, men er samtidig med på å understreke områdets unike karakter og lange historiske linjer. Brygger og parkeringsplasser på Riksvei 17-siden er viktige infrastrukturelementer for Svartisen og er derfor inkludert i planarbeidet.

2. Markeds- og konkurranseforhold

2.1 Svartisen som besøksmål i dag

2.1.1 Etterspørselsforhold

Svartisen har i følge statistikk fra Nordland Reiseliv hatt mellom 20-25 000 besøkende pr. år i perioden 1999-2005.¹

Trafikken består av en kombinasjon av gruppeturister og individuelle turister. Sommeren 2005 hadde området rundt 21 000 besøkende. Fordelingen på de ulike typer besøkende var slik:

- Ca 9 000 individuelle gjester som kom med skyssbåten
- Ca 3 500 som kom med cruisebåter
- Ca 8 500 som kom med Hurtigrutas overlandturer

Dette betyr at ca 43% av gjestene var individuelle, ca 17 % var cruisepassasjerer og ca 40 % var Hurtigrutepassasjerer. I tillegg hadde området i 2005 besøk av rundt 1 500 private båter som gratis legger til kaien ved Engenbreen.

Sommeren 2005 ble det gjennomført en spørreundersøkelse blant de individuelle gjestene på skyssbåten. Undersøkelsen ble foretatt ved hjelp av spørreskjemaer som turistene fylte ut ved retur fra Svartisen. I alt kom det inn rundt 1 000 skjema, hvilket tilsvarer i overkant av 10 % av de individuelle besøkende.² Oppsummert viser undersøkelsen at:

- 50 % av respondentene var norske, 20 % var tyske, deretter fulgte nederlendere (5 %) samt svensker og dansker.
- Flertallet (rundt 88 %) av de besøkende var voksne som reiste uten barn.
- De fleste gjestene oppga at de var på rundreise. Målet for reisen var ofte Lofoten
- Nærmere 80 % oppholdt seg mellom 1-4 timer ved Svartisen
- De vanligste aktivitetene var: "gått bort til breen", "spasert i området", "spist på cafeen"

¹ Statistikk for 2006 var ikke klar da planen ble ferdigstilt

² Sannsynligvis er mange av skjemaene også fylt ut av følget i fellesskap. Svarene representerer derfor sannsynligvis flere enn 1000 personer.

- Gjestene var mest tilfreds med båtturen, naturen og servicen på båten.
- Gjestene er minst tilfreds med muligheten for å lære om breen og området. Det var også en viss misnøye når det gjelder skilting, samt mangelen på korte breturer

Dette bekrefter at den visuelle opplevelsen av naturen ved Svartisen innfrir turistenes forventninger, men at det er forbedringspotensial når det gjelder tilrettelegging. Særlig må man i et fremtidig konsept imøtekomme turistenes ønske om læring og korte breturer. Spørreundersøkelsen viser også at selve båtturen vurderes som en del av opplevelsen. Det at området er veiløst oppleves altså som en fordel og ikke en ulempe for dem som tar turen over fjorden.

Ikke overraskende likner resultatene fra Svartisen mye på resultatene fra en stor gjesteundersøkelse gjennomført i Lofoten sommeren 2004 (Lofotundersøkelsen). Denne viser at hoveddelen av turistene er voksne uten barn. Det er også interessant at hele 79 % Lofotturistene sier at hovedmotivet er å oppleve naturen. Undersøkelsen viser også at det er to hovedgrupper av de som ønsker å oppleve naturen: de som har naturen som en *arena for sosialt samvær* og de som søker *rekreasjon i naturen*. Dette er interessant i forhold planlegging av utviklingskonsept for Svartisen.

Gjesteundersøkelsen for Svartisen indikerer at oppholdstiden for de fleste individuelle turistene er på mellom 1-4 timer, noe som også er tilfelle for cruisepassasjerene og Hurtigrutepassasjerene. Den korte oppholdstiden er sannsynligvis en av hovedårsakene til at omsetningen pr gjest på Svartisen er lav. Et viktig mål for et fremtidig konsept må være å øke denne.

For de fleste turistene er Svartisen en "once in a lifetime experience". Dette representerer særlig et potensial for salg av reiseminner. Erfaringene fra andre steder er imidlertid at det må være kvalitetsvarer som er relevante for opplevelsen generelt.

2.1.2 Svartisens posisjon som attraksjon i Nord-norsk og norsk reiseliv

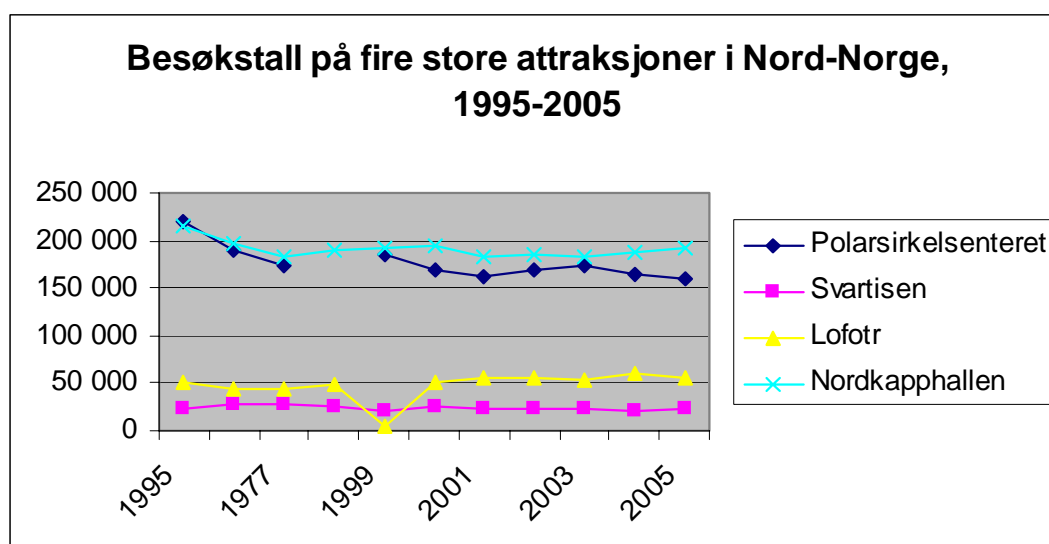
Svartisen har lange tradisjoner som besøksmål. I Arnfinn Myrvangs bok: "Med Svartisen som nabo – blant turister og godtfolk på Fondal Gård" fortelles det at turismen på Svartisen startet på 1890-tallet³.

Passasjerskipene gjorde at volumene etter hvert ble ganske store. I følge Svartisen-boka hadde Svartisen sommeren 1927 totalt 23 skipsanløp med til sammen 7 700 passasjerer. En gang rett før 2. verdenskrig var området besøkt av nærmere 3 000 passasjerer på en dag.

Også den gang var attraksjonskraften knyttet til breen og vandring i naturen.

Sommeren 2005 var besøkstallet på rundt 23 000 hvilket gjør Svartisen til den tiende best besøkte attraksjonen i Nordland i sommersesongen. Som det fremgår av figuren nedenfor er det ingen tydelig tendens når det gjelder på opp- eller nedgang i besøket. Dette gjelder for øvrig også de andre store attraksjonene som er presentert i figuren: Polarsirkelsenteret, Lofotr og Nordkapphallen.

Besøkstall på Svartisen sammenliknet med tre andre store Nord-norske attraksjoner pr år, 1999-2005.



³ Denne boken er hovedkilde for det som her sies om reiselivshistorien i området.

Svartisen er ikke med på Innovasjon Norges liste over de 25 best besøkte naturbaserte attraksjoner. Tre andre breer er med på listen for 2005:

- Briksdalsbreen, Olden, 260 000 besøkende (nr 11 på listen)
- Bøyabreen, Fjærland, 180 000 besøkende, (nr 14 på listen)
- Nigardsbreen, Jostedalen, 48 000 besøkende (nr 25 på listen)

Dette bekrefter at breene som fenomen har en attraksjonskraft i markedet. Ovennevnte breer ligger i Fjord-Norge som med rundt 6 millioner gjestedøgn pr år er den største reiselivsregionen i Norge. I tillegg til en betydelig "sightseeingturisme" har i hvert fall to av breene bredt tilbud av breturer, kurs, kulturarrangement etc. Dette betyr at en del av trafikken også kan *skapes* gjennom tilrettelegging av kurs og andre arrangement.

2.1.3 Kystriksveien – Nasjonal turistveg

Lokaliseringen ved Riksvei 17 (Kystriksveien) er avgjørende for trafikken til Svartisen. Kystriksvegen har i en årrekke vært kjent som et naturskjønt alternativ til E6. Denne posisjonen ble befestet i 1997 da strekningen mellom Stokkvågen og Storvika (den såkalte "Helgelandskysten nord" som går forbi Svartisen) som en av de første i Norge ble utpekt til Nasjonale turistveg.

Basert på trafikk tall fra Statens vegvesen og fergestatistikk fra OVDS kan en anslå⁴ at antall turister på Kystriksveien er på rundt 60 000 pr år. primært i perioden juni – august. Når Svartisen i 2005 hadde rundt 9 000 individuelle besøkende betyr det at rundt 15 % av de forbi passerende turistene tar turen over til Svartisen. Dette er relativt høyt og bekrefter igjen breens attraksjonskraft. Til sammenlikning beregner man på vikingsenteret Lofotr i Lofoten at mellom 15-20% av dem som kjører forbi på veien kommer innom.

⁴ Anslagene fremkommer gjennom å bearbeide trafikk tallene for å ta ut yrkestrafikken og lokaltrafikken. Metoden er ikke eksakt, men gir indikasjoner på hva som er såkalt netto turisttrafikk eller lokal fritidsbetinget mertrafikk som følge av sommer og ferietid.

2.2 Viktige trender og premisser

2.2.1 Sentrale trender

Undersøkelser viser at en stadig større del av husholdningsbudsjettet i den vestlige verden går til opplevelsesrettet forbruk. TNS Gallup og Økonomisk rapport har presentert såkalte forventningsindikatorer, dvs målt hva man vil gjøre dersom man får bedre råd enn forventet. Indikatoren viser at det å reise ligger på opp mot 36 %, mens under 15 % ville betale gjeld, kjøpe bil eller hvitevarer.

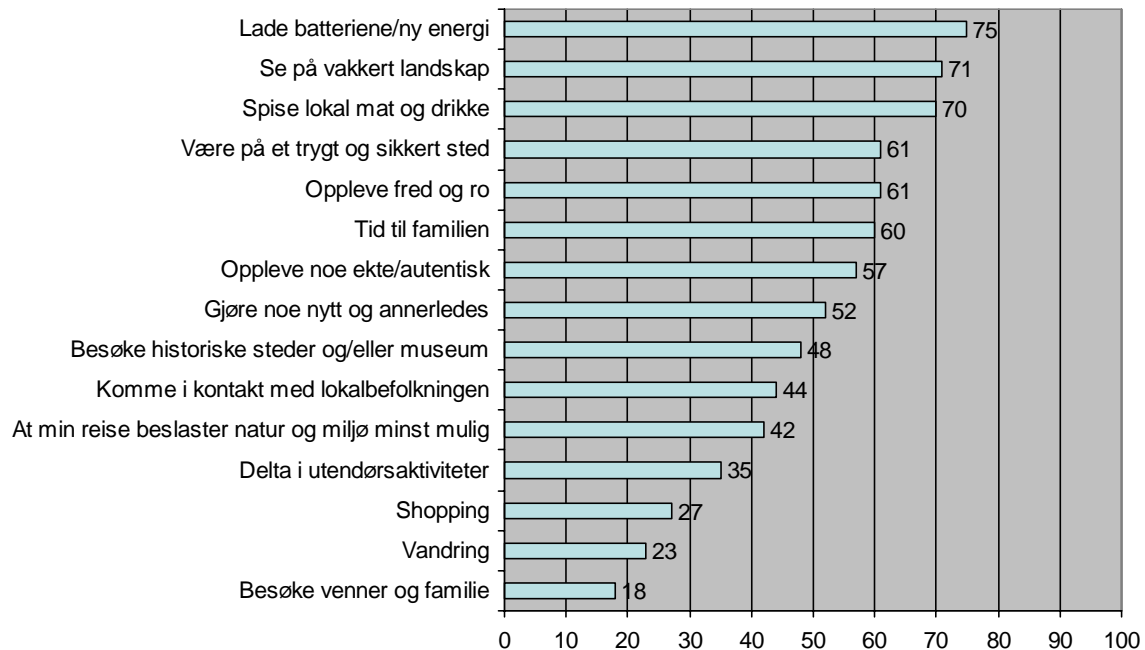
Dette illustrerer trenden som viser at man bruker mer egne penger på kultur, opplevelser, reiser, helse og velvære og selvrealisering. Det er viktig å presisere at kravet om ekthet og autensitet er fremtredende, turistene ønsker altså å møte lokale mennesker, høre historien, spise lokal mat og oppleve nærhet til naturen. Dette beskrives blant annet av Sara Nordin i rapporten *Tourism of Tomorrow*. Nordin beskriver også hvordan miljø og bærekraftighet blir viktig for stadig flere.

I forbindelse med prosjektet *Innovativ Fjellturisme* har Aniara Markedsanalyser gjennomført en behovskartlegging hos forbrukere over 18 år med interesse for naturbasert ferie. Undersøkelsen ble foretatt på web mot etablerte forbrukerpaneler i Tyskland, Storbritannia, Nederland og Danmark. I alt var det 1271 respondenter som svarte på innledningsspørsmålet: "Når du tenker på ferie i utlandet om sommeren, hvor viktig er følgende faktorer for deg?"

Som det fremgår av figuren mente hele 75 % av respondentene at det viktigste behovet i ferien var "å lade batteriene"; deretter fulgte "å se vakker natur" og "å spise lokal mat". Til sammenlikning var det 35 % som ønsket å "delta i utendørs aktiviteter". Når det gjelder læring og kultur er det verdt å merke seg at hele 57 % ønsker "å oppleve noe ekte og autentisk", mens 48 % ønsker "å besøke museer og historiske steder".

Det er viktig å være klar over at denne undersøkelsen omfatter personer med interesse for naturbasert ferie generelt, ikke i Norge spesielt. De er imidlertid interessante fordi de sier noe om hva norske naturbaserte reiselivsprodukter må tilby for å imøtekomme turistenes behov.

Behovskartlegging naturbasert ferie. (Kilde: Aniaya Markedsanalyser)



I tillegg er følgende generelle reisetrender viktige:

- Flere erfarne seniorreisende – kvalitet, enkel transport, komfort, avslappende og underholdende aktiviteter, ønske om å reise i lavsesonger
- Mer bevissthet om helse og velvære vil påvirke destinasjonsvalg – aktive ferier, velvære spa/trening, mindre fokus på rene solferier andre "usunne" ferier
- Høyere utdanning fører til mer fokus på kunst, kultur og historie – spesialtilbud, mer innslag av kultur i reisene generelt
- Økt etterspørsel etter unike og spesialiserte opplevelsestilbud – helt nye og unike produkter, konsepter og tjenester, spesialtilbud og nisjekonsepter, mer søken etter mindre og autentiske familiehoteller

Totalt sett summerer dette seg opp i en økt etterspørsel etter sunne, miljømessige og ekte tilbud med høy grad av opplevelse og god tilgjengelighet og service. For Svartisen vil særlig trendene som går på etterspørsel etter rekreasjon og opplevelse i naturen, miljøvern og det

autentiske være viktige. Dette stiller imidlertid krav til at både utvikling og drift skjer på en måte som ivaretar naturopplevelsen, miljøet og det opprinnelige samtidig som om store volumer turister (fra cruisebåter og Hurtigruta) håndteres på en gang.

Det er også viktig å se potensialet som ligger i sesongforlengelse. For å ta ut dette kreves en infrastruktur og bedriftsøkonomisk lønnsomhet som gir evne til å ikke bare høste, men også utvikle ny trafikk.

2.2.2 Merkevarereprosess for Nordland

Nordland Reiseliv er i gang med en stor merkevarereprosess for reiselivet. Denne handler både om markedsposisjon/markedsføring og skal også danne rammen for produkt- og konseptutvikling. Aktører som legger seg i "kjølvannet" av Merkevarerstrategien vil få drahjelp i sitt arbeid.

Kjernen i kundeløftet er "Opplev verdens vakreste kyst". Målet er at kunden skal "kjenne at han/hun lever". Innfallsvinkelen er opplevelser som er kategorisert i seks ulike temaer jf figuren nedenfor.



Svartisen har forutsetninger for å "levere opplevelser" innen flere av disse temaene, særlig innenfor temaene "spennende naturfenomener", "fjellene møter havet" og "aktive naturopplevelser". Breen gjør at Svartisen selvfølgelig særlig vil kunne tilby naturopplevelser og læring i hele spennet fra passive og beskuende til mer aktive. I tillegg vil historien knyttet til

reiselivet i området generelt og Fondalen Gård spesielt, ha sterk attraksjonskraft i forhold til både læring og kulturinteresserte mennesker.

2.3 Strategi for fremtidige målgrupper på Svartisen

Som nevnt i punkt 2.1.1 har Svartisen i dag en trafikkstruktur som i består av individuelle turister (ca 43 %), hurtigrutepassasjerer (ca 35 %) og cruisepassasjerer (ca 17 %). I tillegg er det omtrent 1 500 private båter som legger til i området. Dette betyr at hoveddelen av de besøkende på Svartisen har kort oppholdstid.

Styringsgruppens oppfatning er at Svartisen-området har kvaliteter som denne type turister ikke tar seg tid til å oppleve. Styringsgruppen er også opptatt av å øke trafikken til Svartisen uten at området fremstår som et masseturisme-mål med trengsel og "people pollution". Strategien er å ta alle områdets kvaliteter i bruk for å få en mer sammensatt etterspørsel i fremtiden.

Utviklingskonseptet må følgelig ta hensyn til hva som skal gjøres for å beholde eksisterende målgrupper. I tillegg må det tiltrekke seg nye kundegrupper med annen etterspørsel og atferd og som kan bidra til økt oppholdstid og lengre sesonger.

De fremtidige målgruppene for Svartisen kan grovt sett grupperes slik:

- Sightseeing turistene – med hovedmotiv å "ha vært på Svartisen", og som gjerne vil se og lære mest mulig på den tid de har til disposisjon. (Individuelle rundreiseturister, Hurtigrutepassasjerer, cruisepassasjerer, kulturturister)
- Aktivitetsturisten – som bruker Svartisen-området som en arena for egen aktivitet, for eksempel Breturer, fjellturer, laksefiske mm., men som også er interessert i å lære om stedets historie. (Bregupper, andre friluftinteresserte, laksefiskere, andre som ønsker rekreasjon i naturen)
- Lokale og regionale besøkende – som har Svartisen som "sin stolthet" og som derfor tar dagsturer til området, viser det til alle sine besøkende og bruker det til alle former for arrangement. (Bedriftsgrupper, lokalbefolkning)
- Båtturister

2.4 Reiselivsnæringens økonomiske potensial

Reiselivsnæringen har tradisjonelt vært en samfunnsmessig viktig næring pga sysselsettingseffekt og overrisling. Norsk reiseliv, ikke minst i distriktene, har samtidig vært preget av sesongutfordringer, lav videreforedlingsgrad og annet som har gjort næringen lite attraktiv både i forhold til personalutvikling og bedriftsøkonomisk avkastning.

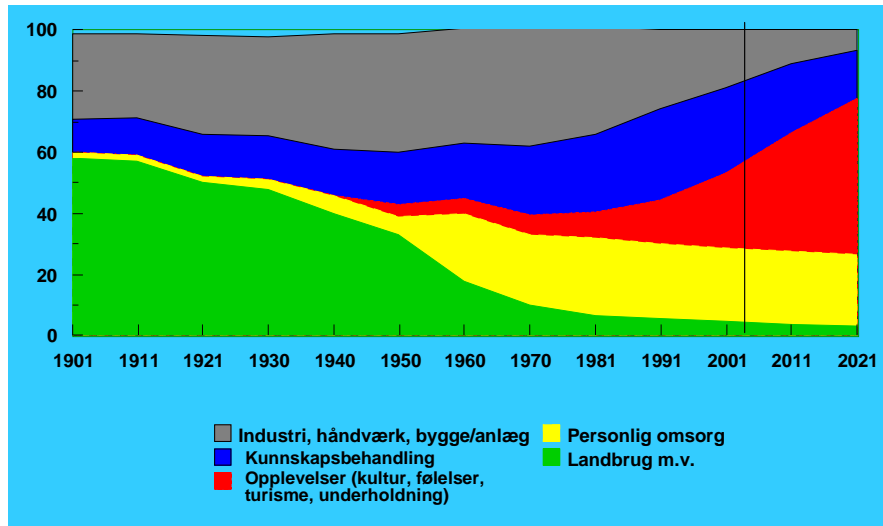
Trendene som beskrives i punkt 2.2 gir rom for økt tilrettelegging og videreforedling og representerer følgelig nye potensialer for næringen. Slik videreforedling sammenliknes av amerikanerne Pine og Gilmore som "forskjellen på å selge kaffebønner i butikk og å selge en kopp ferdigbrygget kaffe på Marcusplassen i Venezia". Prisen, og dermed verdiskapningen, er betydelig større fordi man på Marcusplassen får kaffen satt inn i en helt annen opplevelsesmessig kontekst. Økningen i verdiskapning på prosessen fra kaffebønne, via malt kaffe og ferdig brygget kaffe til kaffe på Marcusplassen illustreres nedenfor.



For reiselivsaktørene foreligger med andre ord et stort potensial for å bli foredlere og tilretteleggere for *attraktive opplevelser*.

I et samfunnsperspektiv er det også viktig å se at for eksempel det danske Institutt for Fremtidsforskning (www.cifs.dk) anslår at

opplevelsesnæringen⁵ (som reiselivsnæringen er en del av) i 2021 vil være den største av alle næringer. Utviklingen illustreres nedenfor.



Kilde: Institutt for Fremtidforskning

Østlandsforskning påpeker at opplevelsesnæringen (og dermed reiselivsnæringen) har tre viktige samfunnsmessige effekter:

- den representerer egen verdiskapning og eget lønnsomhetspotensial
- det er innovative og lærende næringer som utvikler seg selv og stimulerer andre til utvikling
- de representerer en dynamikk som gir stedet/regionen profil og gjør det mer attraktivt for befolkning, næringsliv og tilreisende

Dette gjør at reiselivsnæringen sannsynligvis vil være mer attraktiv som satsningsnæring i fremtiden.

⁵ Den svenske KKK-stiftelsen definerer opplevelsesnæringen som samlebetegnelse for "mennesker og bedrifter som har en kreativ holdning, som har til hovedoppgave å skape og/eller levere opplevelser i en eller annen form". Andre næringer som inngår i opplevelsesnæringen er spillproduksjon, media, arkitekter, design mm

3. AREALBRUKSINTERESSER

3.1 Planstatus

3.1.1 Meløy kommuneplan 2004-2016

Kommuneplanen for Meløy ble vedtatt i kommunestyret i juni i 2003. Planen trekker opp strategier for samfunnsutvikling, kommunal tjenesteyting og arealbruk. Kommunen forbereder nå revisjon av kommuneplanen.

Masterplanområdet inngår i arealdelens delplankart for Engenbreen. I tillegg foreligger det godkjent reguleringsplan for Massetak Fondalen – Alternativ 1, godkjent av kommunestyret i april 2002 og senere stadfestet i Miljøverndepartementet.

På Holand er det fastsatt følgende arealbruk i kommuneplanen:

- Camping, hytter, parkering med mer. 14 daa med krav om reguleringsplan (K 702). I tillegg er område ved turistinformasjonen lagt ut som byggeområde

I Engenbreområdet-Fondalen er det fastsatt følgende arealbruk i kommuneplanen:

- Turistsenteret Svartisen og 40 daa ved dette er satt av byggeområde turistanlegg med krav om reguleringsplan (K 701)
- Kaiområdet Engen Skyssbåter med småbåtkaia er satt av til Havneområde
- Det er åpnet for spredt boligbygging i tilknytning til eksisterende bebyggelse (LNF sone 2) med krav om bebyggelsesplan for utbygging av mer enn 7 boliger.
- Rv. 17 i alternativ 1 over Engenøyra er vist som mulig trase, men ikke bundet opp med rettsvirkning(V 701).
- I Fondalen omfatter vedtatt reguleringsplan for massetaket et større område enn det som er avsatt i gjeldende kommuneplan. Reguleringsplanen er godkjent etter at kommuneplanen er vedtatt. Det er følgelig reguleringsplanen som viser gjeldende arealbruk i området.

Engenbrevassdraget har i bestemmelsene til kommuneplanen krav om bevaring av inngrepsfri kantvegetasjonssone på inntil 25 meter fra naturlig strandlinje. Våtmarksarealer langs vassdrag bør ikke dreneres eller fylles opp. Vassdragsnære arealer bør ikke avdekkes eller overflatebehandles, slik at det medfører fare for erosjon.

Kommuneplanens arealdel for Meløy 2004 -2016, Delplankart for Engenbreen



Kommuneplanens arealdel er i henhold til retningslinjene til arealdelen ikke vurdert med hensyn til kulturminner og kulturmiljøer. Nye tiltak må ikke berøre automatisk fredede kulturminner. Alle fradelingssaker og andre tiltak som medfører inngrep i landskapet skal til uttalelse hos kulturminnemyndighetene.

I kommuneplanens strategier for miljø og arealforvaltning legges det vekt på kommunens utfordringer mht gjengroing av kulturlandskapet. Flere steder i kommunen er kulturlandskapet i ferd med å gro igjen som følgende manglende beite og slått. I kommunedelplanen vil en derfor ta i bruk virkemidler for å bevare kulturlandskapet i utvalgte områder. Ellers er tekniske inngrep definert som den største trusselen mot naturmiljøet i Meløy

I kommuneplanens arealstrategier heter det at arealbruk i 50-metersbeltet langs sjø, vann og vassdrag og på ubebygde øyer skal fastlegges gjennom kommunens arealplaner.

Kommuneplanen legger vekt på en planmessig forvaltning av arealene både for å sikre næringslivet forutsigbarhet og for å oppnå en langsiktig og bærekraftig arealbruk. Endringer i arealbruk skal skje på grunnlag av vurderinger av konsekvenser for naturressurser, miljø og samfunn.

3.1.2 Ny riksveg 17 Storvika-Reppen

Meløy kommune vil prioritere å få ny trase for riksveg 17 (RV 17) mellom Storvika-Reppen inn i regionale og nasjonale prioriteringslister. Fylkesmannen i Nordland har hatt innsigelse til denne traseen og innsigelsen er tatt til følge av Miljøverndepartementet i desember 2000. Prosjektet ligger ikke inne i Nasjonal transportplan for 2006-2015.

Arealbruksvurderingene i Masterplanen tar utgangspunkt i at området i den nærmeste framtid må utvikles uten ny riksveg 17. Om ny riksveg 17 kommer gjennom Engenbreområdet vil dette i så fall være langt fram. Korridor for riksveg 17 gjennom Svartisområdet er følgelig ikke vektlagt i Masterplanarbeidet. Konseptet har imidlertid gitt noen anbefalinger i forhold til å holde selve kjerneområdet nær breen bilfritt med mer. Dette beskrives i kapittel 9.

3.1.3 Saltfjellet-Svartisen naturreservat

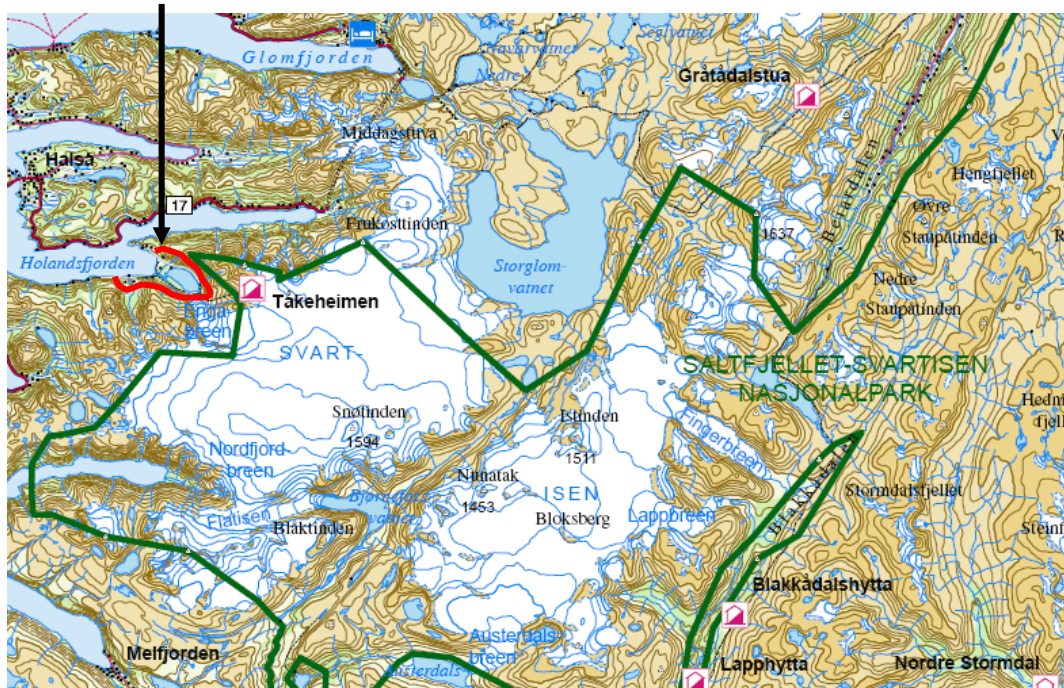
Masterplanområdet ligger i tilknytning til Saltfjellet-Svartisen naturreservat som er Norges mest variasjonsrike naturreservat. Svartisen dekker 370km² og er Nord-Skandinavias største isbre.

Saltfjellet-Svartisen har en kalkrik berggrunn som gir grunnlag for en rik flora.

I de tradisjonelle reindriftsområdene finnes en stor samling samiske kulturminner.

Masterplanområdet berører ikke nasjonalparken arealmessig, men verdiene i nasjonalparken inngår som en viktig underlag for reiselivsproduktet for området. Forholdet mellom Masterplanområdet og nasjonalparken er illustrert på bildet nedenfor.

Masterplanområdet



3.2 Arealbruksinteresser Engenbreområdet

Engenbreområdet er gjennom kombinasjonen av kulturlandskap og storslåtte naturområder et område med store kvaliteter. Området preges av den spektakulære Engenbreen som går ned til havets nivå. I følge Fylkesmannen i Nordland og Direktoratet for naturforvaltning⁶ har området natur-, miljø- og landskapskvaliteter som gjør det unikt i regional og nasjonal sammenheng. Disse verdiene danner også grunnlaget for områdets attraksjon som reiselivsområde, og legger viktige føringer for hvordan reiselivskonseptet må utvikles.

Som grunnlag for konseptvurderingene i Masterplanen er det utarbeidet en oversikt over arealbruksinteresser og verdier i og i tilknytning til Masterplanområdet. De tematiske kartene bygger på tilgjengelige kilder i kommunen og i forbindelse med planleggingen av ny riksveg 17.

3.2.1 Landbruk og kulturlandskap

Hele dalområdet utgjør et kulturlandskap med regional og nasjonal verdi. Det visuelle og mulighetene til å drive naturbasert aktivitet gir området stor opplevelsesverdi. Den aktive gårdsdriften i området med viktige dyrkingsområder mellom nedkant moreneområdet og sjøen, gir et levende landbruksmiljø som også er avgjørende for å opprettholde kulturlandskapet i området. Områdene er vist på ortofotoet nedenfor.

Landbruk og kulturlandskap



⁶ Uttalelse i forbindelse med innsigelse til trase for riksveg 17 i kommuneplanen for Meløy.

For å opprettholde verdiene i kulturlandskapet er det viktig at landbruksdriften i området videreføres.

3.2.2 Friluftsliv og naturmiljø

Engenbreområdet er et regionalt og lokalt viktig friluftsområde. I tillegg til tilreisende, som enten har selve Engenbreområdet eller breen og turistforeningshytta Tåkeheimen som turmål, blir området også benyttet lokalt til dagsturer. Turistsenteret inngår som en viktig del av turen for mange, og er lokalisert i et knutepunkt mellom stiene på begge sider av Engenbrevatnet. På nordsiden av vannet kan man følge veien som brukes som turveg gjennom kulturlandskapet. Veien ble i sin tid etablert som en del av kraftutbyggingen i området.

På sydsiden krysses Svartiselva i hengebru⁷, og en kan komme inn på den gamle turistvegen "prins Olavs vei". Veien ble anlagt sist på 20 tallet etter at elva fra Engenbreen fant nytt løp og ødela den gamle turistvegen. Veien er oppkalt etter Nordenfjelske Dampskipsselskaps turistskip "Prins Olav". Veien er stort sett i sin gamle stand i dag og framstår som en idyllisk historisk turveg opp til breen. I øvre deler der den mer ulendt og steinete.

Naturmiljø og friluftsliv



⁷ Hengebrua svaier og oppleves av mange som en liten utfordring, noe for eksempel skildringer fra tilreisende publisert på internett illustrerer.

Endemorene på vestsida av Svartisvatnet er plassert i høyeste verdiklasse (stor betydning i nasjonal eller fylkesvis sammenheng). Dette landskapet gir et unikt grunnlag for informasjon om breens historie. Fra breens maksimale størrelse i moderne tid omkring 1750 da den gikk hel ned til Holandsfjorden og fram til i dag. Så sent som i 1930 årene eksisterte ikke Engenbrevatnet.

Det er ikke registrert rødlistearter for dyre/planteliv i området, men lavlandet rundt vannet har et stort innslag av fjellplanter. Det foreligger en floraoversikt med 209 registrerte planter.

I Svartiselva er det muligheter for laksefiske.

Hengebrua over Svartiselva



3.2.2 Nyere tids kulturminner

Den gamle turisthytta ved sjøen ble oppført i 1927 og brukt til servering og salg til turister som bla kom med cruisebåtene. Hytta var i bruk frem til 1967 da cruisetrafikken ble flyttet til den andre siden av Svartisøyra. Kort og frimerker ble solgt fra eget telt ved hytta. Det var eget poststempel "Svartisen" fra 1911 til 1983. I dag står bare grunnmuren igjen av hytta.

"Prins Olavs" vei framstår i dag som det mest intakte kulturminne fra nyere tid i denne delen av Masterplanområdet.

Grunnmuren fra gamle turisthytta



"Prins Olavs vei"



3.3 Arealbruksinteresser Fondalen

Fondalen er en vakker dal som strekker seg fra sjøen og opp til Fondalsbreen som også er en del av Svartisen. Inngangen til Fondalen er markert av en mektig morenerygg. Fondalselva går som et naturlig midtpunkt ned gjennom dalen og deler morenryggen i en østre og vestre del. I øvre deler går elva i juv og småstryk og gir dalen "liv" selv om vannføringen til tider kan være redusert som følge av kraftutbyggingen.

Fondalen omkranses av fjell på 800 – 900 meters høyde og er "trangere" og mer preget av å være en dal enn Engenbreområdet. Inngangen til Fondalen er både visuelt og funksjonelt preget av massetaket som er etablert i tilknytning til moreneryggen.

Fondalen gård ligger ved inngangen til Fondalen på toppen av moreneryggen. Fra gården går det en gammel skogsvei innover dalen i områder med gammel plantet granskog. Inne i dalen er det en bratt stigning over svaberg opp mot Fondalsvatnet. Ut fra vatnet går elva i et trangt juv med Fondalsbreen i en andre enden. Mot øst går Vistendalen grønn og frodig i nedre deler, og strekker seg videre helt opp til isplatået.

Fondalen er følgelig en dal med muligheter for store naturopplevelser. Friluftinteressene er av regional verdi. Fondalsbreen har som Engenbreen vært besøkt av tilreisende turister og brevandrerere i over hundre år. De siste 60 årene har imidlertid Fondalsbreen trukket seg mer enn 400 meter tilbake og er ikke lenger like attraktiv eller tilgjengelig. Dersom man øker oppholdstiden i området vil imidlertid turer inn til Fondalen få økt attraksjonskraft.

Fondalen omfatter to nasjonale arealinteresser som dels er i konflikt – grusressurser med regional og nasjonal verdi, og den fredede Fondalen gård. Pr. dato foreligger det:

- gjeldende reguleringsplan godkjent i Miljøverndepartementet som regulerer hele grusressursen til massetak,
- fredningsvedtak for Fondalen gård etter kulturminneloven fra 1997 som foreløpig ikke er omgjort/avfredet i tråd med den gjeldende reguleringsplanen, og
- vedtak i Meløy kommunestyre fra november 2005 om at kommunen ikke vil bruke ekspropriasjon for å gjennomføre den godkjente reguleringsplanen.

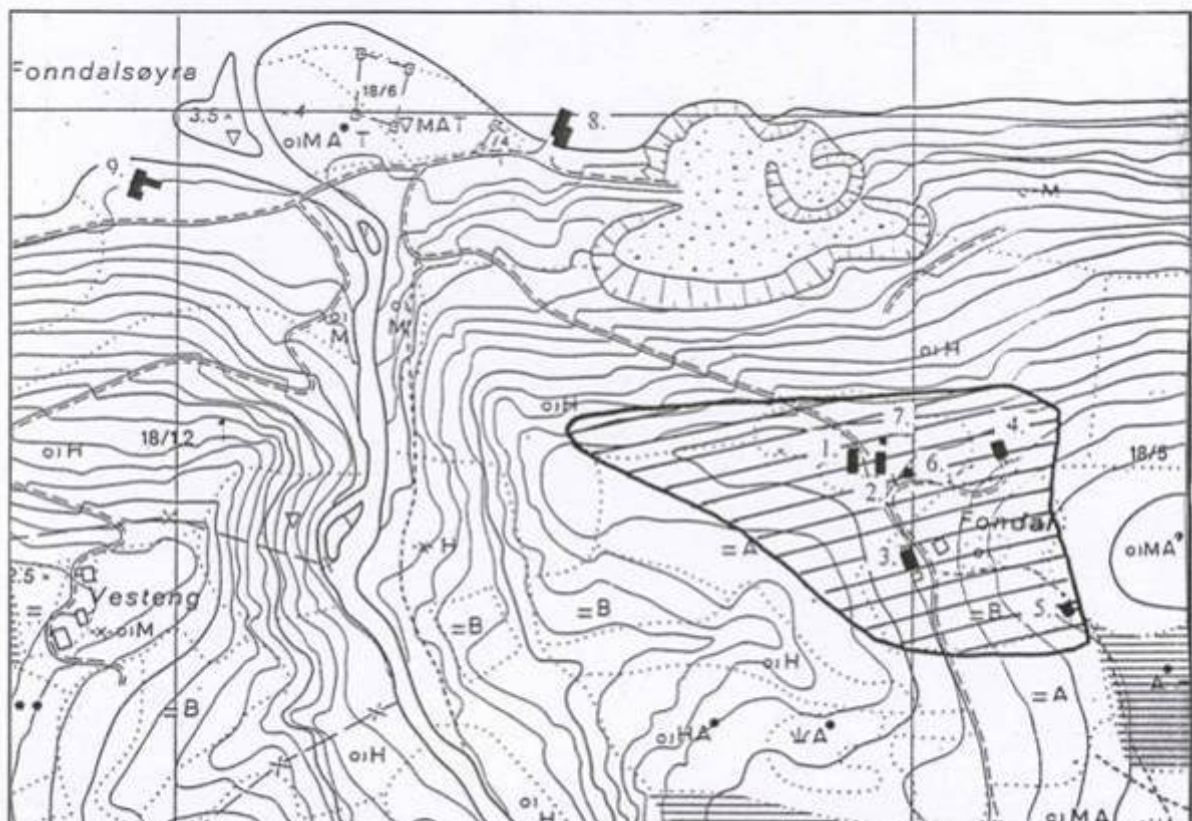
Arealsituasjonen i Fondalen kan derfor karakteriseres som åpen selv om det foreligger en gjeldende reguleringsplan for massetak for området. I Masterplanens konseptdel er det sett på hvilke alternative muligheter og dilemmaer som foreligger for Fondalen sett i et reisemålsperspektiv.

3.3.1 Fondalen gård som kulturminne⁸

Fredningsvedtaket for Fondalen gård omfatter hovedbygning, Borgstue, Lokum og omkringliggende gårdstun og dyrket mark totalt om lag 40 daa jf kartutsnitt nedenfor.

Kartutsnitt – fredet område

FONDALEN GÅRD, GNR. 18, BNR. 1 OG 2, MELØY KOMMUNE
VEDTAK OM FREDNING I MEDHOLD AV LOV OM KULTURMINNER §§ 15 OG 19



Bosettingen på Fondalen går langt tilbake i tid, sannsynligvis til høymiddelalder eller lenger. I 1865 bodde det 20 mennesker på gården. Hovedbygningen på gården er sannsynligvis fra 1870-1880. Fondalen er en karakteristisk nordlandsgård som med sin beliggenhet og

⁸ Kilde: Riksantikvarens underlag for fredningsvedtak fra 1997

omkringliggende kulturlandskap synliggjør gården i det tradisjonelle næringsgrunnlaget i området. Gården har betydelig miljømessig verdi og innehar viktig kunnskaps- og kildeverdi knyttet til byggeskikken i landsdelen.

Gården har også hatt en viktig funksjon som losjested for turister i Saltfjellet og på Svartisen. Pensjonatfunksjonen i forhold til fjell- og breturismen er interessant, særlig sett i forhold til Vestlandets hoteller i sveitserstil fra samme periode. Fondalen gård viser dermed hvordan man på ulikt vis møtte den økende turismen.

Hovedbygningen har bevart gode eksempler på 1800-tallets dekortechnik og innredningsidealer. Videre gir bygningen en sjelden mulighet til innsikt i hvordan et pensjonat fra 1800-tallet fungerte.

Formålet med vernet er å bevare et bygningshistorisk og kulturhistorisk verdifullt bygningsmiljø som et typisk eksempel på nordlandsgårdens bolighus. Formålet er også å bevare et anlegg som har hatt en sentral funksjon som pensjonat for fotturister i den bakenforliggende fjellheimen og på Svartisen. Fredningen av bygningenes eksteriør skal sikre bygningenes opprinnelige arkitektur. Både hovedstrukturen i det arkitektoniske uttrykket og detaljeringen, som fasadeløsning med dekor, eldre vinduer, dører, materialbruk og overflater skal opprettholdes.

Fondalen gård, februar 2006



Formålet omfatter også rominndeling, bygningsdeler og overflater samt inventar som ovner og naglefaste skap, i de deler av interiørene som har opprinnelig karakter og som inngår i fredningen.

Fredningen av området rundt bygningene har som formål å bevare og sikre anleggets virkning i miljøet gjennom å opprettholde gårdstunet med tradisjonell bebyggelse, kulturlandskap og dyrka innmark. Virkningen av anlegget i landskapet og forståelsen av gårdens næringsgrunnlag er avhengig av at det arealet som er foreslått fredet ikke bebygges med annet enn driftsrelatert bebyggelse og at eksisterende bruk søkes opprettholdt.

Som for andre fredningsvedtak av nyere tids kulturminner er det eier som har ansvaret for det løpende vedlikeholdet av fredede bygninger og anlegg. Fylkeskommunen har innvilget Fondalen gård tilskudd til vedlikehold og istandsettingsmidler. Likevel trenger gården nå omgående og omfattende vedlikehold om ikke verdiene som ligger til grunn for fredningen skal bli ødelagt.

I Masterplanprosessen er det gjennomført en tilstandsvurdering av gården. Norconsult anslår i denne at opprustningen av gården vil koste rundt kr 3 mill, ekskl. eventuelle oppgraderinger av bad, kjøkken, vaskerom mm. Norconsult presiserer at det er stor usikkerhet knyttet til anslaget. Det anbefales derfor at det utarbeides et forprosjekt før ev rehabilitering og at dette skjer i nært samarbeid med vernemyndighetene.

3.3.2 Grusressursene i Fondalen

Miljøverndepartementet stadfestet den 24.10.03 Meløy kommunestyres vedtak fra den 25.04.02 om reguleringsplan for masseuttak Fondalen

Departementet ga følgende vurderinger av verdiene av forekomsten:

"Sandforekomsten i Fondalen er grundig undersøkt og det er dokumentert at den har nasjonal verdi, jf Norges geologiske undersøkelses rapport "Bergindustrien 2001". Det framheves at kvaliteten er særlig godt egnet som tilslag i betongproduksjon og at det på grunn av de geologiske forholdene er vanskelig å finne andre forekomster som kan erstatte denne i Nordland. Ved stopp av uttaket i Fondalen vil betongindustrien i regionen bli avhengig av import av kvalitetssand fra andre steder i landet, med de ikke ubetydelige transportkostnader og forurensning det vil medføre."

Departementets vurdering understreker Fondalens betydning som forekomst av nasjonal verdi.

4. Konseptet

4.1 Ambisjon for Svartisen

Ambisjonen for fremtidig utvikling er å etablere Svartisen som et nasjonalt ikon. Posisjonen skal bygges på skjønnheten og mystikken som er knyttet til breen. Turisthistorien i området gir stedet en tradisjon og tyngde som attraksjon og er også interessant for moderne turister. Landskapet og historien bidrar til å gi området et nasjonalromantisk preg som kan fylle turistens klassiske forventninger om Norge.

Driften skal være moderne, noe som skal gjenspeiles i arkitektur og i fokus på miljø.

Dette betyr at ambisjonen knyttes opp mot tre grunnleggende elementer: breen og skjønnheten, turisthistorien og moderne arkitektur og infrastruktur.

Breen og naturen er det som i dag utgjør attraksjonskraften i Svartisen. Det er dette som også skal være kjernen fremover. Tyngden i attraksjonen skal slås fast gjennom å fortelle Svartisens historie som reisemål. Samtidig skal ny arkitektur og infrastruktur og moderne drift vise at Svartisen også har en ambisjon om å være en betydelig attraksjon også i fremtiden. Historien og investeringene skal altså brukes til å slå fast at Svartisen representerer noe som har appell til alle generasjoner og til alle tider.

Grunnfjellet i turismen på Svartisen er og vil sannsynligvis være knyttet til typiske sightseeingturister med kort oppholdstid. Den travelheten disse gjestene representerer må kompenseres av målgrupper med litt lengre oppholdstid. Gjennom å etablere nye opplevelser kan også oppholdstiden for dagens gjester økes.

For å ta vare på "stedets sjel" må det også legges til rette for at gjestene kan ta større del av området i bruk og at uheldig kommersialisering unngås. Dette er viktig sett i lys av økende krav om miljø og ekthet, noe som bla fører til satsning på småskala og utgivelse av bøker med titler som "Hvor skal vi reise før det blir for sent?" (forfatter: Arild Molstad).

Ambisjonen betyr at all tilrettelegging må skje på en måte som gjør at naturkvalitetene og det visuelle miljøet ivaretas. Forsterket attraksjonskraft sikres som nevnt gjennom bedre tilrettelegging av selve

breopplevelsen, formidling av områdets særegne historie samt bruk av ny arkitektur.

Strategisk sett er det viktig å se at Svartisen for de fleste besøkende er en "once in a lifetime experience". Dette betyr at muligheten for direkte gjenkjøp er liten, og at behovet for kontinuerlig fornyelse er mindre enn for mange andre typer attraksjoner. Det er imidlertid like viktig å gi de besøkende gode opplevelser som fører til positiv vareprat. Det er også viktig å se at utviklingen på Svartisen er helt avhengig av å innfri forventningene til lokalbefolkningen og storkunder som Hurtigruta og cruisereederiene/ -agentene.

Svartisen er som et naturbasert reisemål svært avhengig av en bærekraftig utvikling. I tillegg er miljø en stadig viktigere faktor for reisemål som ønsker å hevde seg i fremtiden. Dette betyr at virksomheten på Svartisen må ha fokus på miljø i bred forstand: i forhold til egen drift, i forhold til naturmiljøet og i forhold til det som også kalles "people pollution".

Det å presentere miljøtrusselen for breene er sentralt og kan også gi grunnlag for samarbeidsprosjekter mot forskere, naturvernorganisasjoner, egne kampanjer der del av inntektene øremerkes miljøtiltak etc. Dette er imidlertid tiltak som gjennomføres som en del av løpende drift.

4.2 Krav til konseptet

De fremtidige målgruppene for konseptet er omtalt i kapittel 2 og detaljert i vedlegg 1. Her nevnes derfor kort at konseptet må fungere i forhold til tre hovedtyper av besøkende i området:

- Sightseeing turistene – de som ønsker å "se" isen og området
- Aktivitetsturisten – de som ønsker å "bruke" området som en arena for aktiviteter i naturen
- Lokale og regionale besøkende – som har stedet som sin "stolthet" og bruker det til private selskaper, bedriftsrettede arrangement, viser besøkende med mer

Det er stor ulikhet i hva som er viktig for disse målgruppene:

- Sightseeingturistene er opptatt av å se isen, gjerne også gå opp på den innenfor en begrenset tid. I tillegg er sightseeingturistene også interessert i å lære om isen og stedets historie. Fondalen gård vil, dersom den restaureres og åpnes, være et attraktivt tilbud for sightseeingturister. Mange av sightseeingturistene kommer i

grupper, hvilket gjør det nødvendig med god logistikk og god infrastruktur når det gjelder servering, toaletter med mer

- Naturturisten er opptatt av skilting, kart og annen informasjon som er nødvendig for å få en optimal naturopplevelse. Breturer, fiske, turer på Helgelandsbukken, tur inn i Fondalen er eksempler på tilbud som er attraktive for denne målgruppen. En kritisk forutsetning er at det finnes breguides, gjerne også andre guider. Også for disse vil turisthistorien i området og Fondalen gård være interessant.
- Lokale og regionale besøkende kan opptre både som sightseeing-turister og naturturister. I tillegg er det en ambisjon at regionalmarkedet legger blåturer, firmaarrangement, jubileer, brylluper med mer til Svartisen. Dette betyr potensial for service- og overnattingstilbud som bygges opp rundt Turistsenteret og på Fondalen gård. Særlig kan en se for seg at Fondalen gård kan være en attraktiv lokalisering for selskaper av ulike slag. Forutsetningen for å ta ut potensialet i lokalmarkedet er at infrastrukturen bedres og at det etableres et tilbud med god service og leveringsdyktighet.

Konseptet må innfri noen grunnleggende forutsetninger:

- Svartisen som attraksjon må fungere uten veiforbindelse. Parkeringsforholdene og tilgjengeligheten på fastlandet må forbedres. Samtidig må det settes av areal til parkering og defineres krav om bilfrihet i "kjerneområdet" i tilfelle vei kommer. (se for øvrig vurdering i kapittel 9.)
- Konseptet må forholde seg til grustaket i Fondalen og det sår som ligger etter driften der. Det må også ta hensyn til uttalelsene om at grusressursen er av nasjonal interesse, hvilket betyr at det kan bli press på å ta opp driften igjen.
- Infrastrukturen må rustes opp slik at området fremstår som velfungerende når det gjelder logistikk, sikkerhet, miljø og visuelt inntrykk.
- Reiselivshistorien i området må fortelles, både fordi den er interessant og fordi den er viktig for å slå fast det tidløse i attraksjonen. Moderne arkitektur skal være et virkemiddel for å gi området en ekstra attraksjonskraft og gjøre det til et fremtidsrettet reisemål

Rent driftsmessig må konseptet legges opp slik at det:

- håndterer store volumer mennesker, jf cruise- og hurtigrutepassasjerene.
- bidrar til at de tilreisende tar i bruk større deler av området enn i dag, for å unngå flaskehals og trengsel
- gir mulighet for breopplevelser også for turister med kort oppholdstid
- gir mye bedre informasjon om Svartisen generelt, breer generelt
- det stimulerer til lengre oppholdstid og overnatting i området
- bedrer lønnsomheten i driften både i høysesong, men også gjennom forlengelse av sesongen.
- Er fremtidsrettet og tar hensyn til trender som design og arkitektur, bærekraft og miljø samt helse, naturopplevelser og rekreasjon.

Utfordringen er å finansiere nødvendig infrastruktur samt jobbe med videreføring som gir lønnsomhet og lengre sesonger.

4.3 Utviklingsstrategier og tiltaksområder

I arbeidet med Masterplanen har det vært vurdert to utviklingsstrategier;

- En "**reparasjonsstrategi**" der det gjøres nødvendig opprustning og tilrettelegging av atkomst, kaiområder, parkering mv både på Holandsiden og ved Svartisen. Dette betyr en "rimelig" løsning, men et resultat som ikke vil være optimalt i forhold til en mer langsiktig utvikling.
- Et "**kvalitetsløft**" som kan gi Svartisen en ny giv som turistområde, men som krever tunge investeringer i infrastruktur. Denne strategien forutsetter at gjennomføringen av tiltak skjer gjennom et offentlig-privat samarbeid, der næringsliv, kommunen og staten (gjennom for eksempel Nasjonale turistveger, Innovasjon Norge og kulturminnemyndighetene) gjør et felles løft.

Styringsgruppen har valgt **kvalitetsløft** som utviklingsstrategi. Begrunnelsen for dette er at det er det eneste alternativet som er fremtidsrettet og som gir rom for videre utvikling. Utviklingen til nå har vært lite planlagt og løsningene er stort sett blitt til underveis. Dette gjør det nødvendig med et skikkelig løft i infrastruktur slik at Svartisen oppnår den standard som kreves av en moderne attraksjon.

Denne strategien forutsetter at det satses helhetlig på fire tiltaksområder:

- a) Holandsvika:** Nytt knutepunkt med parkering, brygge, informasjon og service i Holandsvika. Fra Holandsvika er det fin utsikt over mot breen. Anlegget kan bli en synlig markør på turistveien Helgelandskysten Nord og bør utformes med høy estetisk og funksjonell kvalitet. Eksisterende turistinformasjon kan for eksempel endre funksjon til rasteområde. Satsingen forutsetter et samarbeid med Statens vegvesens turistveg-prosjekt.
- b) Kaiområdet Svartisen:** Dagens kaiområde skal være hovedanløp til Svartisen. Det etableres ny dypvannskai med forskriftsmessig ISPS-sikring som kan ta i mot cruiseskip mm. Kaiområdet skal også omfatte kai for skyssbåten og gjestehavn for småbåter. Både offentlige og private midler kan være aktuelle
- c) Turistsenterområdet Svartisen:** Estetisk og funksjonell opprydning i området. Det etableres to områder med utleieenheter for overnatting med nyskapende arkitektur som er tilpasset landskapskvalitetene i området. Ny vannforsyning godkjent for reiselivsbygg og opprustning/nyetablering av avløpsanlegg. Investeringene er private. Kulturlandskapet i Engenbreområdet er unikt og en viktig del av reiselivsproduktet. Opprettholdelse av landbruk med beite i området må også inngå som en del av reiselivsstrategien.
- d) Fondalen**
Fondalen inngår som en del av tilbudet i Svartisområdet. Engenbreområdet og Fondalen bindes sammen gjennom en ny sti/atkomst. Massetaket revegeteres i henhold til avslutningsplan. Verneverdiene i Fondalen gård kan sikres gjennom et samarbeid mellom eier og vernemyndighetene.

Tiltaksområdene er vist i kartutsnittet under

Tiltaksområde. Heltrukket linje viser dagens skyssbåtrute. Stiplet linje viser ny rute.



De fire tiltaksområdene beskrives detaljert i kapitel 5-8. For oversiktens skyld beskrives både "reparasjonsstrategien" og "kvalitetsløftstrategien". Kapitel 9 tar for seg utfordringene knyttet til vei gjennom området spesielt, mens kapitel 10 kort tar for seg viktige elementer i service- og driftskonseptet.

5. Holand

Veien fra RV 17 ned mot kaiområdet er smal og det for få parkeringsplasser i høysesong. For bussene som skal ned til kaia er det krevende rygging. Det er også brukerkonflikter mellom bil- og busstrafikk, fotgjengere og hytter og hus. Opprustning av atkomsten til Svartisen er derfor nødvendig.

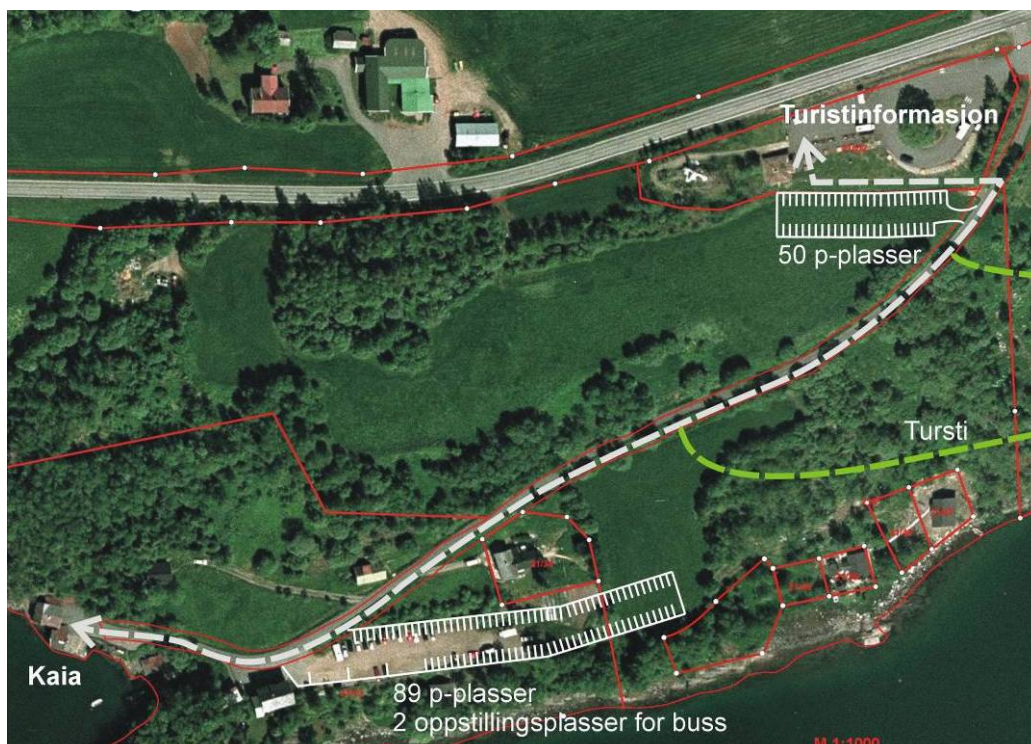
5.1 Reparasjon av eksisterende kai og parkeringsområder

Som "reparasjonsstrategi" er det vurdert utvidelser av eksisterende parkeringsområder, både ved turistinformasjonen og ved dagens parkering. Totalt vil dette gi rundt 140 parkeringsplasser.

Området er trangt og det er vanskelig å få til løsninger som ikke skaper ulemper for hytter og hus i området. Det er også brukerkonflikter knyttet til selve kaiområdet – spesielt i en situasjon der det satses på å øke antallet turister til området. I tillegg er det ikke tinglyst bruksrettighet på kaia. Alt dette gjør det nødvendig å se på alternative løsninger.

Situasjon og mulige tiltak som "reparasjonstiltak" er vist på kartutsnittet under.

Mulig reparasjonstiltak eksisterende områder Holand.



5.2 Nytt knutepunkt i Holandsvika

Et alternativ til reparasjonstiltak i eksisterende områder er et nytt knutepunkt med parkering, brygge, informasjon og service i Holandsvika. Dette vil være en mer kostnadskrevenende utbygging med utfylling og bygging av ny kai, parkering og gode avkjøringsløsninger til riksveg 17.

Det kan også være en løsning å flytte riksvegen innover for å frigjøre arealer. Det er ikke foretatt detaljplanlegging av området, men det er konstatert at tiltaket er fysisk mulig å gjennomføre med gode siktlinjer mv. Det må gjennomføres grunnundersøkelser som grunnlag for utfylling i sjøen.



Et nytt anlegg med atkomst direkte fra riksvegen til sjøen vil gi en bedre profilering av Svartisen (og skyssbåten) i forhold til de reisende langs kystriksvegen enn dagens situasjon. Området vil ligge tett mot sjøen og gi en god kobling mellom vei og båt. Trafikkmessig vil det kunne planlegges med løsninger som kan tåle en framtidig trafikkvekst til Svartisen.

Området har ikke andre brukerkonflikter i forhold til hytter eller fastboende.

Dagens situasjon i Holandsvika

Anlegget forutsettes med høy estetisk og funksjonell kvalitet og bør utvikles i samarbeid turistvegprosjektet til vegvesenet. Dette er særdeles viktig ettersom moderne arkitektur også er valgt som strategisk virkemiddel inne på Svartisen. Det er også viktig å se at Svartisen vil kunne tilby attraktive "car walks" som i forbindelse med turistvegen. Ny og forbedret atkomst vil øke tilgjengeligheten også til denne.

Det må utarbeides en ny reguleringsplan og prosjekteringsunderlag for veiløsninger og bygg. Tiltaket er ikke kostnadsberegnet, men stipuleres til å ligge mellom 5 - 10 mill kr. Gjennomføring forutsetter offentlig finansiering.

Dagens turistinformasjon vil med et nytt knutepunkt i Holandsvika kunne endre funksjon til et rasteområde. Selve turistinformasjonen må flytte til det nye knutepunktet.

6. Kaiområdet Svartisen

Kaianlegget på Svartisen brukes i turistsammenheng, til arbeidsreiser, skoleskyss, post, av Statskraft/NVE og andre private. Dagens kaianlegg er dårlig og må rustes opp både estetisk og funksjonelt. I tillegg må det gjennomføres sikring som tilfredsstillende internasjonale sikkerhetskrav (ISPS). Det har derfor vært foretatt en grunnleggende vurdering av hvor en fremtidig kai bør plasseres og hvilke funksjoner den bør ha. Dette innebærer at både dagens kaiområde på Engenbresiden og området nedenfor grustaket på Fondalen har vært vurdert.

Anbefalingen er at Engenbresiden også i fremtiden blir kaiområde og hovedinnfallsport til Svartisen. Begrunnelsen for dette er at grusforekomsten kan gjøre det vanskelig å ta Fondalsiden i bruk. Engenbresiden er også visuelt sett mer tiltalende, har bedre solforhold og gir bedre tilgjengelighet til området. Dette er viktig for alle typer turister, og vil særlig bety mye i forbindelse med etablering av gjestehavn.

Rent funksjonelt må et nytt kaiområde minimum omfatte ISPS-sikret brygge for skyssbåten og andre mindre passasjerbåter (herunder også tenderbåter for cruisebåtene) samt gjestehavn for småbåter. Dagens kaiområde kan være utsatt for sjø, og for småbåttrafikken er det behov for avskjerming.

Det er også naturlig å vurdere om området trenger en egen dypvannskai. Svartisen har allerede i dag rundt 3 500 cruisepassasjerer som går i land og 60-70 cruisebåter som ligger i fjorden utenfor. Som det fremgår av markedsbeskrivelsen for cruisetrafikk i vedlegg 1, forventes etterspørselen etter cruise til Nord-Europa å øke med 7-8 % (i antall passasjerer) årlig fremover. Cruisebåtene representerer også betydelige inntekter. På Svartisen vil inntektene primært være knyttet til havneavgift, utflukter, servering og salg av reiseminner. De økonomiske effektene av cruiseturisme, gjør sammen med større båter og økte krav til sikkerhet, at det nå investeres i dypvannskaier flere steder i Norge. På sikt vil det sannsynligvis være en forutsetning for anløp av cruisebåter og andre store båter at man har dypvannskai. Store båter har fokus på sikkerhet. Trygghet er derfor viktig. I den forbindelse vil Svartisen som en veiløs attraksjon fremstå som et svært godt alternativ.

Dagens Kaiområde Svartisen***6.1 Reparasjonsstrategi - opprustning av eksisterende kaianlegg***

Det har vært vurdert løsninger for å ruste opp kaiområdet, og bygge bølgedempere for småbåttrafikken.

Opprustning av kaiområdet omfatter generell forskjøvning og funksjonelle tiltak for å øke attraktiviteten og gjøre kaiområdet mer hensiktsmessig for brukerne. Det foreligger en prosjektplan for aktuelle tiltak fra 2002 og disse er beregnet til om lag 0,3 mill. kroner

Det har også vært vurdert etablering av flytekai/bølgedempning som er kostnadsestimert til mellom 1 og 1,5 mill kroner

6.2 Kvalitetsløft med ny dypvannskai

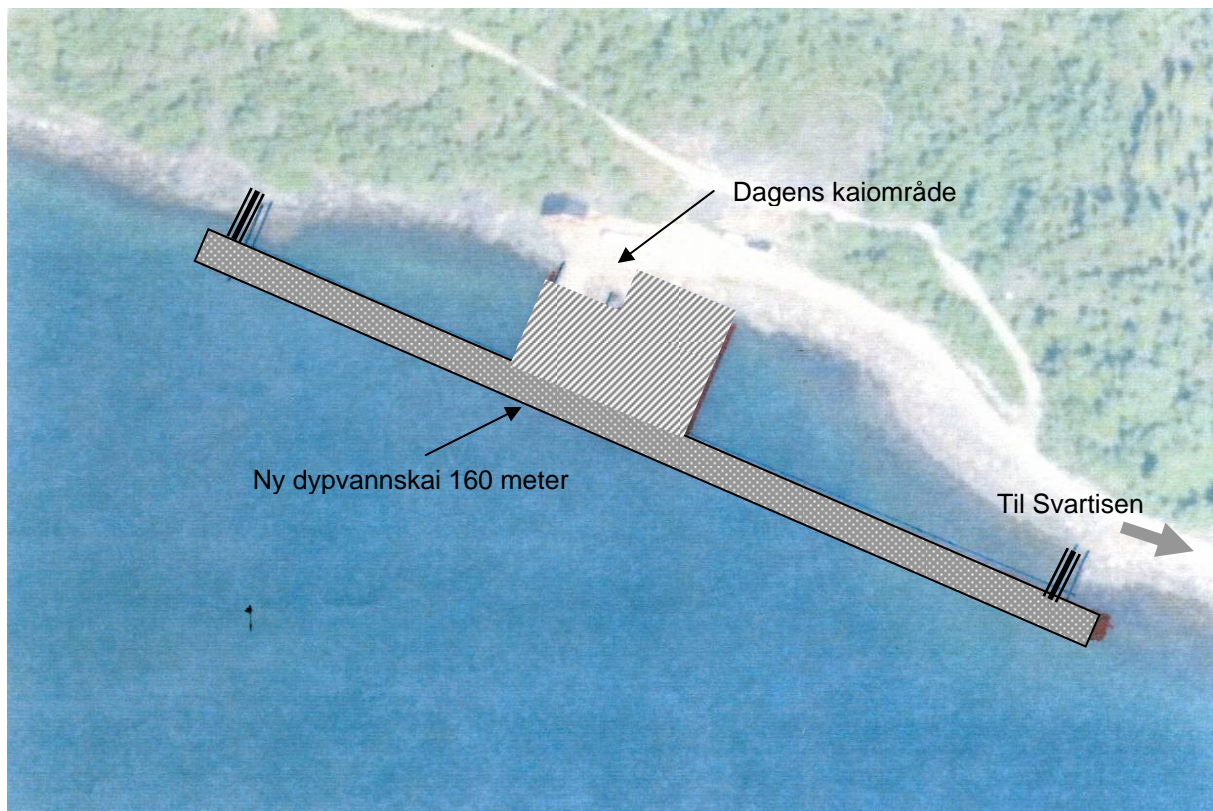
For å løfte Svartisen som et reiselivsområde på lang sikt mener styringsgruppen det må etableres dypvannskai som kan ta i mot Cruisebåter. En slik kai vil også bidra til at Hurtigruter og andre store båter kan legges til. Dette vil derfor være en strategisk infrastrukturinvestering for å gjøre Svartisen konkurransedyktig i forhold

til cruisbåttrafikken også på lenger sikt, jf mulig fremtidig "krav" om dypvannskai.

Styringsgruppen ser at det kan virke som et paradoks å bygge ny cruisekai når målet er å øke turistenes oppholdstid og å "holde roen" i området. Samtidig er det viktig å se at cruisepassasjerene i dag utgjør en viktig inntekt for Svartisen og at det fremtidige potensialet i forbindelse med cruisetrafikk og annen båttrafikk er betydelig. Det vil til en viss grad være mulig å unngå topper gjennom prisdifferensiering (dvs høyere pris i perioder med stort press) og gjennom tilbud som sprer trafikken noe.

Som det fremgår av skissen nedenfor kan dypvannskaiene plasseres ved dagens kaiområde. Dypvannskaiene må også bygges slik at den har avgrensede ISPS-sikrede områder for hurtigrute og cruisepassasjerene, plass for skyssbåt og andre mindre båter samt egen gjestehavn med bølgedemping.

Skisse, lokalisering av ny dypvannskai



Et slikt kaianlegg er kostnadsberegnet til mellom 15-20 millioner. Investeringene i dypvannskai foretas de fleste steder med offentlige midler og betraktes som en infrastruktur for reiselivet.

6.3 Inntekspotensialet knyttet til kai

6.3.1 Gjestehavn for småbåter

I vedlegg 1 er det vist hvordan økt etterspørsel har bidratt til kapasitetsutvikling for gjestehavner i Lofoten, Bodø og på Rødøy. Svartisen har besøka av anslagsvis 1500 småbåter pr år i dag, helt uten fasiliteter. En tilrettelagt gjestehavn i kombinert med flere servicetilbud i området vil sannsynligvis bidra til å øke etterspørselen ytterligere.

Et grovt anslag viser imidlertid at en etterspørsel på dagens nivå og med en døgnpris på kr 100 vil gi en inntekt på kr 150 000.

6.3.2 Bedre kaifasiliteter/dypvannskai

Kaifasiliteter er på mange måter en infrastruktur for reiselivet. Det er imidlertid også flere inntektsmuligheter knyttet til en slik kai:

- Meløy kommune kan definere et havnedistrikt, oppnevne et havnestyre og kreve inn de avgifter som tillates i "Lov om havner og farvann". En slik ordning forutsetter at kaia er i offentlig eie.
- Eierne kan ta kreve inn betaling for definerte tjenester som for eksempel for å legge til, bistand til fortøyning og ilandsetting av passasjerer, passasjeravgift med mer. Dette er en privatrettslig avtale som kort sagt kan omfatte det som kunden er villig til å betale for. Dette kan gjennomføres uansett om kaia eies av offentlige eller private aktører.

Etableringen av et ev Havnestyre vil få konsekvenser også for andre kaier i Meløy og medfører relativt mye administrasjon. Kystverket anbefaler derfor ofte at det i mindre kommuner inngås privatrettslige avtaler om brukerbetaling. I forbindelse med en dypvannskai på Svartisen vil for eksempel følgende inntektsposter være aktuelle:

- Kaiavgift: avgift for å legge til kai. Denne avgiften kan for eksempel fastsettes pr døgn båten ligger til kai og på grunnlag av bruttoregister tonn.
- Fortøyningsavgift: denne avgiften skal dekke bistand til fortøyning, sikkerhetskontroller med mer. Kostnaden skal også dekke ev lettbåter som kaia må disponere i forbindelse med

fortøyningsbistand. Kan for eksempel fastsettes pr
bruttoregister tonn

Disse avgiftene betales av skipet, enten pr anløp eller som avtalte, faste beløp. I tillegg til overnevnte kommer inntekter fra de passasjerene som går i land. For Svartisens vedkommende kan dette være:

- Miljøbillett – for alle som går i land, skal øremerkes miljøtiltak i området (se for øvrig kapitel 10)
- Betaling for busstransport til breen – for de som ønsker det
- Leie av sykler – for de som ønsker det
- Mat og drikke
- egne arrangement for passasjerene
- Andre opplevelsestilbud

Det er viktig å se at hoveddelen av disse inntektene forutsetter en betydelig forbedring i kaifasiliteter og i tilbud på området.

En av ambisjonene for Svartisen er at den skal foregå på en miljømessig forsvarlig måte. For en kraftkommune som Svartisen vil det derfor være ett alternativ å jobbe for å få cruisebåtene til å ligge uten strøm om dagen og heller kjøpe strøm lokalt. Dette gir både en miljøgevinst og en økonomisk gevinst for området.

En annen positiv effekt av cruiseturismen og Hurtigruteturismen er at de bidrar til å trygge eksisterende arbeidsplasser. Forhåndsbestilling gir en viss grad av forutsigbarhet for en attraksjon som på mange måter er væravhengig. Som krevende kunder med store volumer representerer også rederiene en partner for utvikling og salg av nye opplevelsesprodukter. I tillegg kommer det at de store volumene bidrar til å sikre arbeidsplasser. For eksempel er det ofte behov for 4-6 personer i et par timer forbindelse med fortøyning av store cruiseskip. Denne virksomheten kan dermed være med å delfinansiere andre stillinger.

7. Turistsenter-området Svartisen

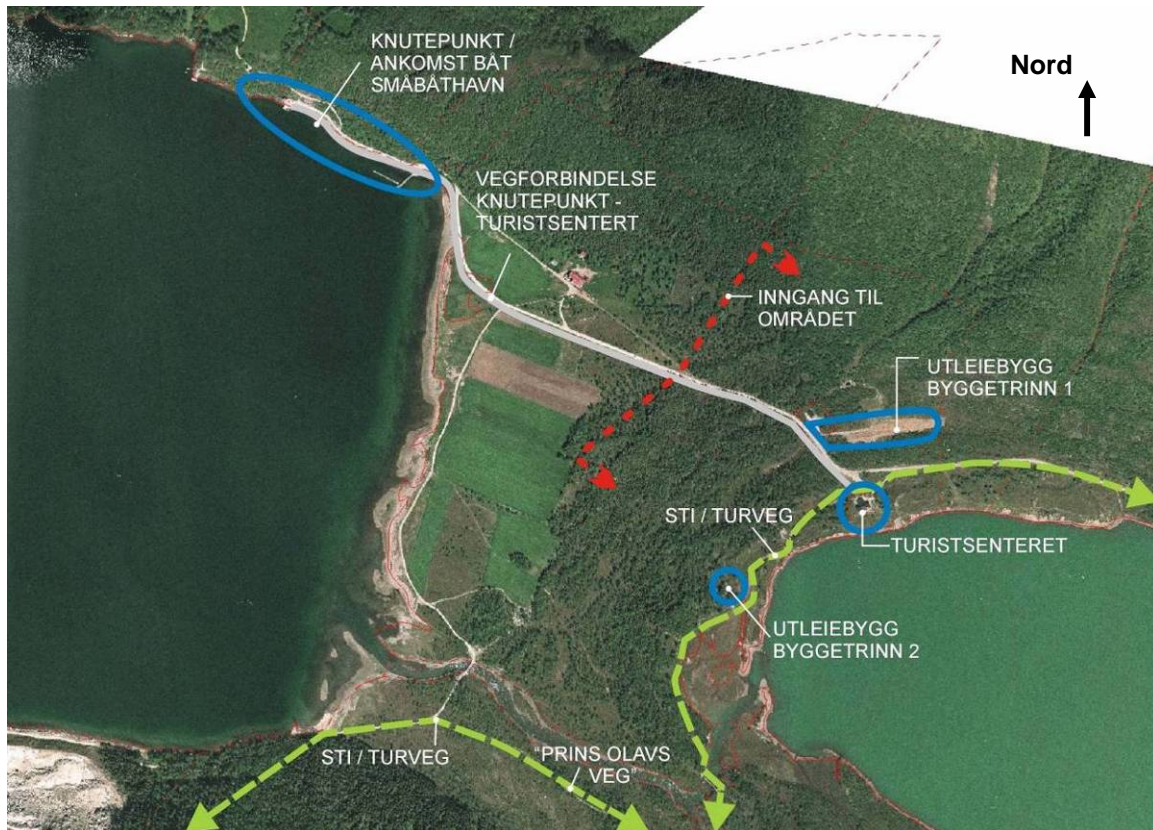
Turistsenterområdet på Svartisen må utvikles for at området skal få en bedre infrastruktur i forhold til eksisterende målgrupper samt et potensial for mer helårig turisme. Styringsgruppen ønsker å bruke moderne arkitektur for å gi området enda en ny opplevelsesdimensjon, generelt og i forbindelse med overnatting spesielt.

Den nye helhetlig løsning for Turistsenterområdet omfatter følgende tiltak:

- Mindre endringer av Turistsenteret for å gi selve kafeen og souvenirbutikk bedre funksjon og åpne for nye tilbud som bla presentasjon av områdets turisthistorie
- Utvikling av to utbyggingsområder for utleieenheter, med særpreget arkitektur og løsninger spesielt utviklet for å gi gjestene opplevelsen av breen og dens skjønnhet.
- Forskriftsmessige løsninger for vannforsyning og avløp.
- Oppstramming av hengebru og mindre tiltak i øvre del av Prins Olavs vei. Dette er viktig for å gi god atkomst også til høyre brekant.
- Turveisystem som binder Engenbreområdet sammen med Fondalen, slik at opplevelseskvaliteten i Fondalen sikres. I dag skjer atkomsten gjennom grustaket, noe som gjør Fondalen og Fondalen gård utilgjengelig for dem uten lokalkunnskap.

I kartutsnittet nedenfor er sammenhengene i tiltakene illustrert.

Tiltak Turistsenteret



7.1 Overnattingstilbud

Attraksjonskraften i breen og i området ellers gjør at det er potensial for å utvikle overnattingstrafikk. Gjennom å bruke ny arkitektur vil overnattingstilbudene på Svartisen fremstå som en attraksjon i seg selv.

Styringsgruppens anbefaling er å utvikle et mindre antall utleieenheter - i to hovedområder. Konseptet er lagt opp som selvstellsenheter, men med mulighet til å kjøpe hotellservice med oppredde senger, renhold, mat mm

7.1.1 Trinn 1- Istapper på Riggtomta

Utleiebygg i byggetrinn 1 ligger i Statskrafts gamle riggområde. Det ligger to utleiehytter i området fra før, samt infiltrasjonsanlegg og anlegg for inntak av vann fra bekk. I konseptet forutsettes det etablert 6-8 utleiehytter med en arkitektur spesielt utviklet for Svartisenområdet – "Istappen".

Istappen skal være en slank og litt skakk bygning som tar opp i seg noe av formen fra breen. Istappene bygges over tre plan. Oppholdsrommene

legges i øverste plan for å sikre utsikten mot isen. (Se planløsning på neste side). Formen og materialvalget er tilpasset landskapet og gjør at bygningene føyer seg inn i blant bjørketrærne. Istappen er også konstruert for å være lett å bygge, montere og masseprodusere. For å sikre allmenn tilgjengelighet er det også utviklet en liggende Istapp med planløsning uten trapper.

Riggområdet i dag



Riggområdet mot veien



"Istappene" som foreslås lokalisert til riggområdet.



Området ligger vindutsatt til for kastevinder og det forutsettes at bygg må barduneres og forankres på en tilstrekkelig måte

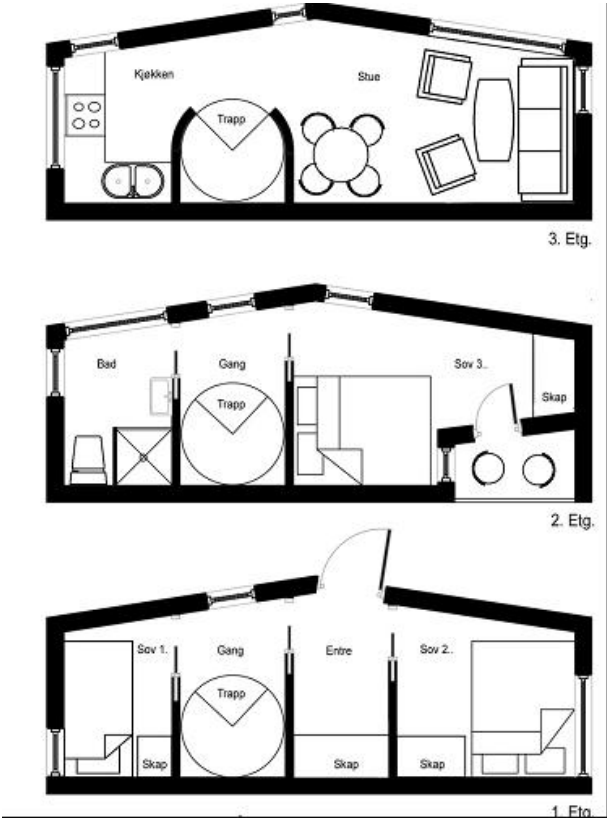
Istappene i landskapet på Riggtomta



Istappene i landskapet på Riggtomta, 2



Planløsning Istapper 1:50



7.1.2 Trinn 2 – gammeområdet

Utleiebygg i byggetrinn 2 skal utvikles syd for Turistsenteret som gammeløsninger integrert i terrenget og tilbaketrukket fra de åpne områdene mot Engenbrevannet. Lokaliseringen er både landskapsmessig begrunnet og funksjonelt – avskjermet fra fallvindene fra breen.

Lokaliseringsområdet for gammel. Veien fra turistsenteret sees i forkant – naust for lagring av båt mv. til venstre i bilde.

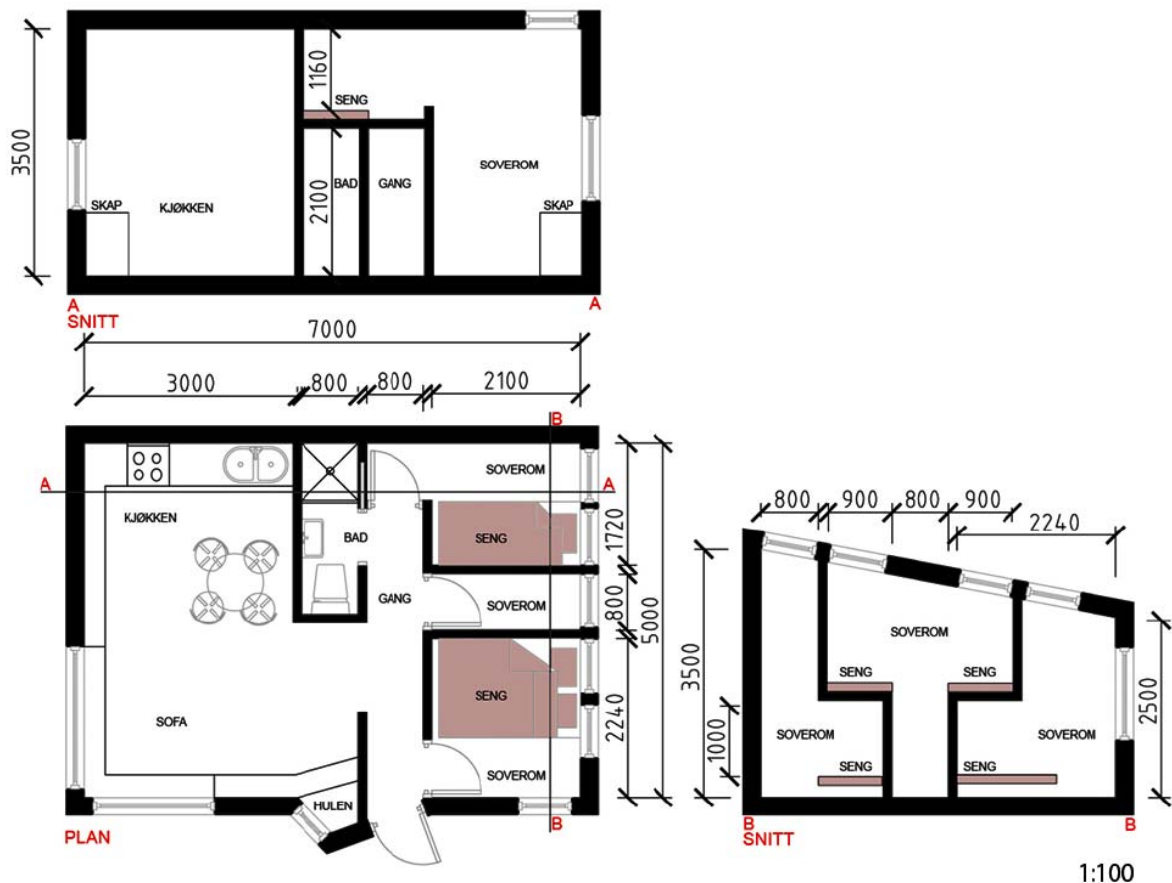


Gammene er utformet for å gli best mulig inn i landskapet og samtidig ha en tydelig karakter som skiller seg fra samiske gammeløsninger. Bygget har torv på taket, armert torv på ytterveggene (se inspirasjonsbildet). Gammene har bad, stue/kjøkken og tre kompakte soverom. Ved inngangen er det tenkt en liten, skjermet "Svartishule" med utsikt mot isen.



Gammene skal plasseres i tunløsning med fellesarealer i midten. Bygningene graves delvis inn i terrenget slik at bare fasadene vises. Dette vil også gi en god terrengtilpasning. Antallet gammer er vurdert fra 4-8. Det forutsettes høy sanitært teknisk standard med innlagt vann og avløp. Alle ledningsanlegg bør legges i eksisterende traktorvei for å redusere terrenginngrep. Mulig planløsning er skissert i figuren under.

Mulig planløsning - Svartisgamma



7.1.3 Villmarksleir

Mellom Turistsenteret og Svartiselva er det et område som brukes som villmarksleir.

Denne er strategisk viktig i forhold til bedriftsmarkedet og andre typer arrangement. Det er dette segmentet som representerer det største potensialet for sesongforlengelse. En videre tilrettelegging av Villmarksleiren er derfor viktig for å få økt inntjening i området og for å nå ut til nye målgrupper.



(foto: Lothar Maruhn)

7.2 Vannforsyning og avløp

Utbygging og utvikling av Turistsenterområdet vil kreve at det etableres ny vannforsyning og forskriftsmessige avløpsløsninger. Turistanlegg krever vannforsyning godkjent av Mattilsynet.

For vannforsyningen bør det etableres en felles borebrønn som forsyner Turistsenteret og de nye utleiebyggene, med egnet lokalisering av borebrønn, sikkerhetssone og etablering av UV-behandling (2 barrierer).

Dagens avløpsanlegg er etablert på spesielle vilkår i forbindelse med Statskrafts utbygging i Svartisen. Bygging av nye utleiebygg vil kreve ny utslippstillatelse for avløp enten gjennom lokalt renseanlegg/ infiltrasjonsanlegg eller ved å føre utslipp til sjø. Den foretrukne løsningen vil være et lokalt anlegg som betjener hele området.

Lokalisering av område for borebrønn/vannforsyning og vurdering av avløpsløsning bør gjennomføres som en del av en samlet regulering for området.

7.3 Planavklaringer

I kommuneplanen er det satt plankrav til området ved Turistsenteret. Nye bygge- og anleggstiltak i området skal skje etter godkjent reguleringsplan. Området er pr. i dag uregulert

Turistsenteret og riggområdet ligger i områder som er satt av til byggeområde for turistformål i gjeldende kommuneplan. Gammeområdet ligger i LNF-område og byggeplanene her krever en avklaring med berørte myndigheter.

Det anbefales en samlet reguleringsplan for hele området som gir de nødvendige arealavklaringene for området. Planen kan omfattes av de nye bestemmelser om konsekvensutredninger og skal i så fall ha planprogram. Dette må avklares nærmere med kommunen og berørte myndigheter som en del av den formelle reguleringsprosessen.

8. Fondalen

Fondalen inngår som en del av tilbudet i Svartisområdet med naturkvalitetene i dalen som turområdet og Fondalen gård som kulturminne. Kulturminnet Fondalen gård kan komme til å få en hovedrolle når det gjelder å formidle området reiselivshistorie.

Fondalen har også vært vurdert som lokalisering for nytt kaiområde for Svartisen. Som det står i kapittel 6 ble dette ikke anbefalt pga grusressursen, samt området tilgjengelighet og solforhold.

I tillegg har det vært gjort vurderinger om hvilke andre tilbud som kan legges til Fondalen.

Massetaket (som omtales i punkt 8.1) og Fondalen gård (punkt 8.2) er imidlertid viktige premissleverandører for hva som kan gjøres i området. Det er imidlertid helt åpenbart at Fondalen bør knyttes tettere opp mot Svartisen enn det som tilfellet er i dag. Dette gjelder både naturen og kulturhistorien. Vurderingene ender derfor med at følgende tiltak foreslås:

- Ny sti for å sammenbinde Fondalen med Turistsenteret og Engenbreområdet – for å øke turistenes tilgjengelighet til Fondalen og brearmen der
- Anbefaling om å sikre verneverdiene i Fondalen gård – slik at gården kan brukes som en arena for formidling av området unike reiselivshistorie, gjerne også gjennom overnatting og servering
- Avslutte og revegetere massetaket i henhold til avslutningsplan – godkjent av Bergvesenet

8. 1 Massetaket i Fondalen

Massetaket i Fondalen skal nå slutføres i henhold til avslutningsplan. Selve revegeteringen av området vil ha stor betydning for de visuelle effektene av massetaket

Effektene av revegetering er allerede synlige



Fondalen med gården inngår i vedtatt reguleringsplan for området der hele området er regulert til massetak. Fylkeskulturetaten har gjennom Masterplanprosessen gitt uttrykk for at det med dagens planstaus kan gis støtte til Fondalen gård dersom forholdene for øvrig ligger til rette for det.

Det vil ikke være nødvendig å ta opp reguleringsspørsmålet på nytt ut fra føringene i Masterplanen.

Som nevnt i areal- og interesseanalysen i kapitel 3 er grusressursen i Fondalen karakterisert å være av nasjonal verdi. Dette betyr at det kan

være vanskelig å gjennomføre tiltak som bygger ned grusressursen i området.

I forbindelse med en denne prosessen er det derfor viktig å ta høyde for at grusdriften kan bli tatt opp igjen en gang i fremtiden. Dette er ingen ønskelig situasjon for reiselivet, men det er viktig at reiselivstilbudet i området er robust i forhold til en slik situasjon. Det er også viktig at det i forkant gjennomføres en grundig vurdering av konsekvenser og hvordan uheldige konflikter kan minimeres. Virkemidler som å sette begrensninger på grusdrift i høysesong for turisme, revegetering parallelt med uttak, samt tiltak for å redusere støv med mer må i tilfellet benyttes.

8.2 Fondalen gård

8.2.1 Reiselivshistorien ved Fondalen Gård

Som nevnt i punkt 2.2 har Svartisen tiltrukket seg turister fra rundt 1890. I følge Arnfinn Myrvangs bok "Med Svartisen som nabo – blant turister og godtfolk på Fondal Gård" hadde Svartisen sommeren 1927 totalt 23 skipsanløp med til sammen 7 700 passasjerer. Breen og naturen var også den gang hovedattraksjon.

I den såkalte "Turisthytta" ved sjøen, ble det servert rømmekolle, der fantes også et "skrivetelt" der turistene kunne skrive sine postkort, og et "frimerketelt" der det ble solgt postkort og frimerker. Det var også utleie av breutstyr. På 1930-tallet ble det også arrangert såkalt "reinsvømming" rundt passasjerbåtene. Det reiselivsmessige tyngdepunktet skiftet gjennom årene mellom Svartisen gård og Fondalen gård. På Fondalen gård var det reiselivsvirksomhet helt frem til 1967.

Arnfinn Myrvangs bok forteller også om en skotsk arkeolog William Harold Eagle som besøkte Fondal i august 1928. Han var det vi i dag kaller en "individuell turist" og skrev følgende om de store "turistdamperne": *"Det er behagelig, men dyrt å reise på denne måten, dessuten får man liten eller ingen ide om et av de vakreste land i verden. Da gjorde turistene rettere i å ta lokalbåten til Holandsfjord og så ro tvers over fjorden til Fondal"*

Om Fondalen gård skriver han: *"Fondal er et utmerket sted preget av den ekte norske gjestfrihet som vil friste de reisende til å stoppe op her i nogen dage. Denne gårds beliggenhet er den mest enestående i Europa, for den ligger mellom to snebreer som løper ut fra Svartisen, og et bedre sted kan man ikke finne, hvis man vil studere den evige snes vidunderlige verden"*

Andre, og mer kjente, besøkende på Fondalen gård har vært Fridtjof Nansen, Keiser Wilhelm II og Johan Bojer.

8.2.2 Det reiselivsmessige potensialet i Fondalen Gård

Fondalen Gård blir på bakgrunn av historien et nordnorsk svar på den tidlige turismen på Vestlandet. Dette betyr at Fondal Gård representerer en unik reiselivshistorie som fortsatt er interessant for besøkende og fagpersoner.

Strategien for Svartisen er å gi dagens attraksjon en enda større tyngde gjennom å vise breens historiske attraksjonskraft og å bygge en infrastruktur og et konsept for fremtiden. Fondalen Gård kan bli hovedelementet i det å formidle historien på Svartisen. Dersom gården ikke blir tilgjengelig for allmennheten, kan det være interessant også å vise noen av de unike gjenstandene fra gården og/eller formidle historien andre steder.

Reiselivshistorien var også en av begrunnelsene for at gården ble fredet i 1997 (se for øvrig punkt 3.3.1). I ettertid er gårdens moderne historie knyttet til massetak, fredning og avfredning også interessant. Både historien, gårdens beliggenhet og dens tradisjon for å drive overnattingsvirksomhet gjør derfor at den definitivt kan tilføre Svartisen ny opplevelseskvalitet både i forbindelse med eksisterende og nye målgrupper.

Det er imidlertid vernemyndighetene og eieren som avgjør hvordan Fondalen Gård skal fremstå. Masterplanens oppgave er kun å peke på mulige konsepter og suksesskriterier for dette. I tillegg er det i Masterplanprosessen gjennomført en uavhengig tilstandsanalyse for bygningene på Fondalen gård samt en vurdering av kostnadsnivået for restaurering. Det er også lagt opp til å lage en film av dagens eier der temaet er gårdens reiselivshistorie.

Totalt sett er vurderingen at Fondalen Gård kan benyttes som en arena for formidling, som et spisested og som et overnattingssted. Sannsynligvis vil det beste, også økonomisk mulige, konseptet være en kombinasjon av dette.

8.2.3 Kriterier for å ta ut det reiselivsmessige potensialet

Det finnes i Norge i dag en rekke småsteder med særpreget historie og entusiastisk vertskap som tilbyr denne type konsepter. Felles for dem alle

er et unike ofte små anlegg, god kvalitet. Entusiastisk vertskap og stor egeninnsats er ofte også en forutsetning. Mat er ofte en vesentlig faktor i konseptet. I tillegg har slike steder ofte små spesielle "gimmicks" som understreker stedets personlighet.

Etterspørselen etter denne type små og unike tilbud er økende, og forventes å øke mer i fremtiden. Markedspotensialet vurderes derfor som godt. Utfordringene i disse virksomhetene er imidlertid knyttet til lønnsomhet. En kritisk forutsetning er som nevnt høy grad av egeninnsats fra vertskapet samt kvalitet som forsvarer god pris. Mange anlegg sikrer også økonomien sin gjennom kun å ha åpent for grupper og /eller etter forhåndsbestilling.

For å få en viss tyngde i markedet er mange av stedene organisert i nettverk som for eksempel Det Gode Liv (www.dvgl.no) eller organisasjoner som Norsk Kulturarv (www.kulturarv.no) eller markedsføringsprosjekter som Innovasjon Norges Håndplukket (www.haandplukket.no).

Nedenfor beskrives kort fire slike steder: Avlsgården ved Baroniet i Rosendal (som på mange måter har klare paralleller til Svartisen) og tre i Nordland; Vega Havhotell, Skagen Gaard og Tjøtta Gjestegård.

Fordi mange av anleggene er gamle og har behov for offentlige midler til finansiering og drift, er mange av dem også eid av stiftelser eller andre med ideelle formål. Eksempler på dette er Avlsgården som omtales nedenfor, eller Per Amunsa-gården og Rasmusgården på Røros som begge eies av Fortidsminneforeningen. Oppgraderingsbehovet på Fondalen gård gjør at det å etablere en stiftelse eller venneforening som kan stå for restaurering og fremtidig vedlikehold kan være et alternativ. Det lokale engasjement rundt driften av grustaket viste i alle fall at det finnes mange ildsjeler som ønsker at verdiene i Fondalen Gård sikres for fremtiden.

Det å ta i bruk Fondalen Gård på en slik måte vil styrke området attraksjonskraft også i forhold til en mer kulturelt interessert målgruppe. Det er den som i Innovasjon Norges behovssegmenter kalles for "Kulturell utforskning" og som beskrives slik:

"Kjernen i dette behovssegmentet er ønsket om å utforske og lære ved å reise i andres "fotspor". Man har en nysgjerrighet knyttet til hvordan andre mennesker lever, både mht miljø, natur og kultur. Man liker derfor å oppsøke steder som utfordrer og stimulerer både sansemessig,

følelsesmessig og intellektuelt. Man er opptatt av å bruke ferietiden til å ta seg rundt på egen hånd. Man setter pris på å komme i kontakt med lokalbefolkningen, få innsikt i hvordan de lever, og ikke minst bli kjent med deres lokale tradisjoner, eksempelvis innen mat. Passer det seg slik tar man også gjerne en tur innom historiske steder og museer.

Kjernebehov og opplevelser:

- *Bli kjent med lokale mattradisjoner og lokalbefolkningen*
- *Besøke historiske steder og museer*
- *Utforske livet på landsbygda og leve meg inn i den lokale kulturen*
- *Se på folkelivet*

Dette er det største av de til sammen 7 behovssegmentene og omfatter hele 20 % av den norske befolkningen. Kjønnfordelingen er forholdsvis jevn og det er en overvekt av "godt voksne" mennesker i segmentet: 55 % er i aldersgruppen 45-64 år, mens ytterligere 10 % er 70 år eller eldre. Hele 67 % har ikke hjemmeboende barn. Personene i dette segmentet har et høyt ferieturuttak og stort forbruk på reiser. Interessen for ferier i Norge er knyttet til historiske Norge, kystkultur, kunst og kultur, matkultur, brukskunst og håndverkstradisjoner. :

Sett i forhold til gjesteundersøkelsene foretatt i Lofoten (Lofotundersøkelsen) og på Svartisen sommeren 2005 ser det ut til at området allerede har en del av disse gjestene. Fondalen vil følgelig styrke Svartisens posisjon i denne målgruppen. Dette er interessant ettersom denne gruppen sannsynligvis også representerer et stort potensial i forhold til kortferier med mer.

8.2.4 Eksempler på konsepter

Avlsgården og Fruehuse, Baroniet i Rosendal

Avlsgården og Fruehuset i Rosendal er en del av det opprinnelige bygnings- og kulturmiljøet i Rosendal. Hele Baroniet, inkl Avlsgården og Fruehuset, eies av den Weis Rosenkroneske Stiftelse som ligger under Universitetet i Oslo. Anlegget er tildelt Norsk Kulturarvs utmerkelse Olavsrosa



Avlsgården og Fruehuset har til sammen 42 sengeplasser. Det er vask på rommene, mens dusj og toalett er i gangen. Avlsgården satser mye på seminarer/konferanser og har også møteromsfasiliteter. I sommersesongen serveres "dagens meny" for enkeltbesøkende. Ellers i året er matserveringen knyttet til forhåndsbestillinger i forbindelse med overnatting eller seminarer. Avlsgården satser mye på mat og tilbyr også festmenyer.

Prisene varierer med sesongen, men et dobbeltrom koster fra kr 600-800 og et enkeltrom fra 360-600.

Skagen Gaard, Saltstraumen

Skagen Gaard ble bygget som adelsgoods i 1624. Stedet har i dag 8 gjesterom, med skyvesenger og vedovner. Gården eies i dag av Knut Kloster jr. og inngår i nettverket Det Virkelig Gode Liv.

Skagen Gaard har ingen tradisjonell ferie og fritidstrafikk: Etterspørselen er kun knyttet til selskaper og private arrangement samt møter. Spisestuen er uten elektrisk lys, møtene finner sted i den i den gamle skolestua.

Prisene ligger på rundt kr 2000 for et døgn inkl mat. Se for øvrig www.skagengaard.no



Vega Havhotell, Vega

Vega Havhotell har 21 rom og ligger på verdensarvstedet Vega. Hotellet har i de fire siste årene vært eid og drivet av ekteparet Aga. Mat er et hovedtema for virksomheten og det legges stor vekt på lokale råvarer og samarbeid med lokale leverandører.

Anlegget er åpent hele året, bortsett fra oktober. Gjestene er turister i sommersesongen samt kurs/konferansegjester (vesentlig fra Helgelandskysten) høst, vinter og vår. Se for øvrig www.havhotellene.no



Tjøtta Gjestegård, Dønna

Tjøtta gård var sentrum for et av de største jordgoodsene i Nord-Norge. Hovedtunet har flere eldre bygninger og et parkanlegg. Det gamle hovedbygget brukes i dag som gjestegård.

Gjestegården har 5 dobbeltrom og ett enkeltrom og drives som en del av et større kulturprosjekt som kalles Kulturbase Helgeland. Bygningene på gården er statlig eid og forvaltes av Bioforsk Nord som forpakter bort

gårdsdriften og leier ut gjesthusene til driver av gjestegården.
www.kulturbasehelgeland.no

8.3 Ny sammenbindingssti

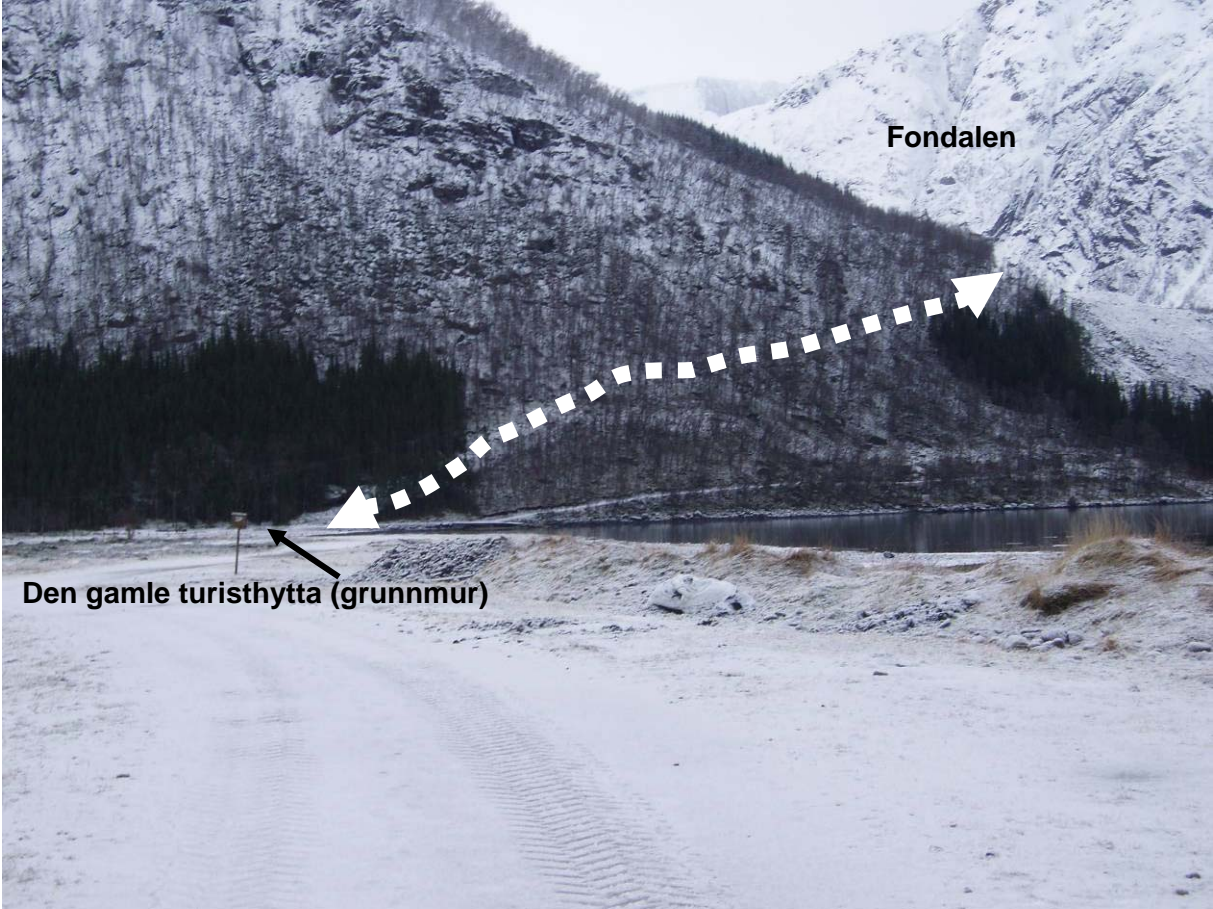
Fondalen har store naturkvaliteter og Fondalen gård er et kulturminne av nasjonal betydning. I dag gjør grustaket det vanskelig å ta seg fram til fots mellom Fondalen og Engenbreområdet. Atkomsten går i nedkant av massetaket.

Fondalen med ny sammenbindingssti til Turistsenteret



Det foreslås derfor at det etableres en ny sti i overkant av massetaket som kommer ned der den gamle turisthytta stod tidligere. Stien må bygges som en lett traktorvei/landbruksveg, men må pusses tilrettelegges slik at det en er "hyggelig å gå på. Den må også merkes og tilrettelegges slik at Fondalen knyttes opp mot de øvrige naturtilbudene på Svartisen. Denne er vist på neste side.

Trase for sammenbindingsstien



9. Veiforbindelse til Svartisen

Masterplanen for Svartisen-området tar utgangspunkt i at området i dag er veiløst. Den er konsentrert om fire utviklingsområder: Holandsvika, kaiområdet, Turistsenterområdet og Fondalen.

Planen må imidlertid ta opp i seg foreliggende planer om å legge RV 17 gjennom området. Tiltakene rundt Turistsenteret og i Fondalen kan realiseres uavhengig av hva som skjer med veiforbindelse. Planene i Holandsvika og på kaiområdet vil imidlertid påvirke eller bli påvirket av en veiforbindelse.

Det er derfor naturlig at Masterplanen behandler veiforbindelsen spesielt. Nedenfor foretas derfor en vurdering av:

- Veiforbindelsens betydning for turismen
- nødvendig tilrettelegging i forbindelse med en eventuell veiforbindelse

Det er viktig å se at denne vurderingen kun omtaler *reiselivsrelaterte* forhold. Veiforbindelsens betydning for lokalsamfunnet eller andre interessegrupper er ikke berørt.

9.1 Betydningen av veiforbindelse i forhold til turisme

Undersøkelsen som ble foretatt blant de individuelle gjestene i 2005 viste at båtturen fra RV 17 og over til Svartisen var det elementet, som sammen med naturen, scoret høyest. Turistene oppfatter med andre ord båtturen som en *attraksjon* og ikke som noen ulempe. Årsaker til dette kan være at turen er passe lang, at landskapet er vakkert og at den oppleves som en riktig "overgang" fra veien/bilen og til en ny opplevelse. Det var også flere som hadde skrevet på skjemaet at de ikke ønsket vei.

Undersøkelsen fra 2005 sier imidlertid ikke noe om de turistene som passerte på RV 17 og som *ikke* tok turen over til Svartisen. Det er derfor vanskelig å si om en veiforbindelse hadde ført til økt trafikk inn til isen, og i tilfelle hvor mye. Svartisen besøkes i dag av anslagsvis 15 % av de forbipasserende, hvilket generelt er høyt. Til sammenlikning beregner Lofotr, den største attraksjonen i Lofoten, (og den 4. mest besøkte i Nordland), å ha en besøksandel på mellom 18-20 % av de som passerer på veien nedenfor.

Når det gjelder Hurtigrutepassasjerene og cruiseturistene, som til sammen utgjør rundt 57 % av de besøkende på Svartisen, ankommer disse med båter i dag og vil sannsynligvis gjøre det også i fremtiden. Veiforbindelse er derfor ikke noe sentralt tema for disse gjestene.

En skal også være klar over at bare det å være et "veiløst område" kan representerer en ekstra kvalitet for turistene ettersom det i dag er svært få "veiløse områder" igjen i den vestlige verden. Et søk på www.startsiden.no på "veiløse attraksjoner" får opp en rekke bygder mm (særlig på Vestlandet) som markedsfører nettopp veiløsheten som en kvalitet. Veiløsheten på Svartisen gir området en ro og turistene en fornemmelse av at de opplever noe eksklusivt. Historien om lokalsamfunnet rundt Svartisen blir også ekstra interessant.

Fordelene med en vei er selvfølgelig økt tilgjengelighet. Det er imidlertid viktig å se at bilvei, på grunn av økt tilgjengelighet, sannsynligvis vil bidra til en enda høyere andel av turister med kort oppholdstid. Nettopp dette er en av hovedutfordringene for Svartisen i dag. For mange turister med kort oppholdstid vil gi stedet en helt annen "puls" enn den man ønsker å utvikle. I tillegg vil veifarende turister vanskelig kunne påvirkes ved hjelp av prismekanismer, avtaler og andre tiltak for å unngå såkalt "people pollusjon". Dette er et virkemiddel man har for eksempel i forhold til cruiseturister.

Den reiselivsfaglige konklusjonen er følgelig at det som området vinner i tilgjengelighet ved vei, vil tapes i opplevelseskvalitet. Dette er viktig ettersom både opplevelseskvalitet og "stillhet" sannsynligvis vil bli enda viktigere for fremtiden.

9.2 Tilrettelegging i forbindelse med en eventuell veiforbindelse

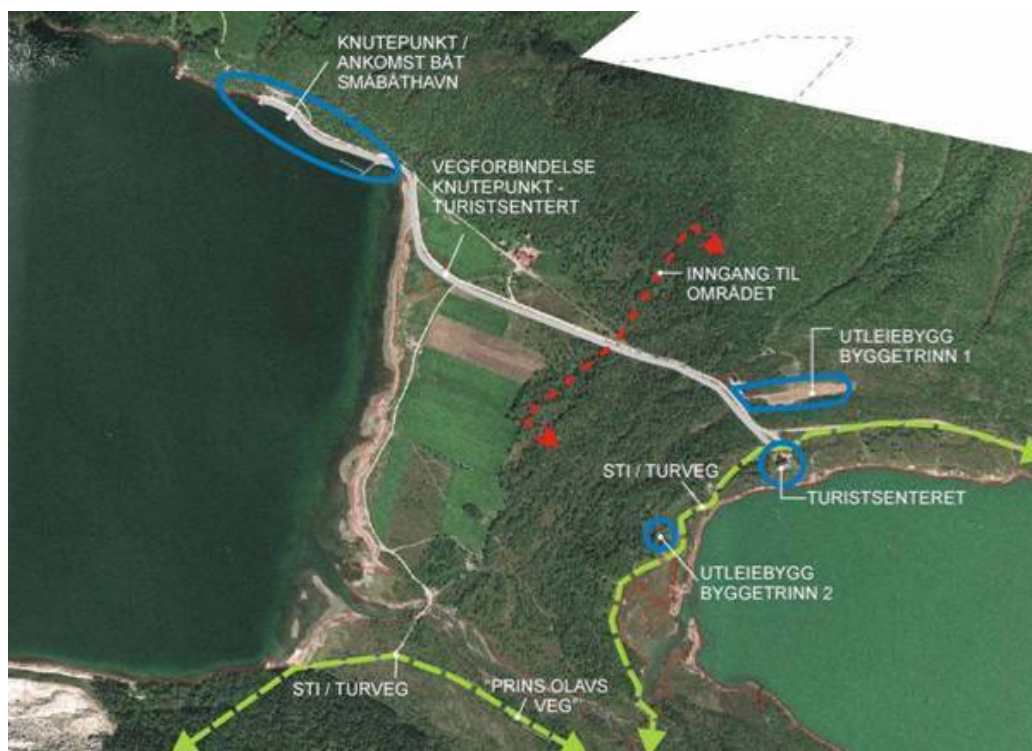
Utgangspunktet for denne vurderingen er den veitraseen som er tegnet inn i gjeldende kommuneplan. Det betyr at en veiforbindelse til Svartisen vil komme inn i området ved Engenbrekaien følge bukta og gå gjennom grustaket sørover.

I Masterplansammenheng er da følgende viktig:

- veiforbindelsen vil måtte tilpasse seg kaiområdet ved Engenbreen. Den båtbaserte trafikken til Svartisen vil også med veiforbindelse være betydelig. Kaia vil være innfallsport for cruisepassasjerer og Hurtigrutepassasjerer. Området vil også være lokalisering for en

småbåthavn. Dette betyr for eksempel det må settes av tilstrekkelig areal til ISPS-sikring og havnefunksjoner. Båtpassasjerenes sikkerhet må ivaretas ved krysning av veien med mer

- For å beholde mest mulig av særpreget rundt Svartisen anbefales det sterkt at området innerst mot Svartisen holdes bilfritt. Dette er på illustrasjonsfotoet nedenfor markert med rødt og kalt "inngangen til området"
- Det visuelle inntrykket av Svartisen og landskapet rundt må forringes minst mulig. Dette er viktig ettersom de mange besøkende vil komme sjøveien. For at attraksjonskraften både for disse og for andre som ser området på avstand, ikke skal gå tapt må det fortsatt være breen og landskapet som synes. Det må derfor:
 - legges til rette for parkeringsløsninger som minst mulig synes i terrenget
 - unngås at det bygges servicebygg (kafeer, bensinstasjoner med mer) langs veien og vannet
 - legges sterke restriksjoner på flagg, skilt og andre visuelle elementer i området
- fotgjengernes tilgang til stien mellom Svartisen og Fondalen må sikres. Uten en fotgjengervennlig atkomst blir Fondalen igjen utilgjengelig for besøkende.



10. Service- og driftskonsept

10.1 Service- og driftskonseptet

Service- og driftskonseptet på Svartisen må ta høyde for at grunnfjellet av turistene i området er typiske sightseeingturister med kort oppholdstid. Det at disse turistene kommer i grupper gjør at det stilles ekstra store krav til gode driftsmessige løsninger. I tillegg skal det nå jobbes for å nå ut til nye nisjer med lengre oppholdstid.

Gjesteundersøkelser både på Svartisen og for eksempel Lofoten viser at gjestene i hovedsak er voksne, kvalitetsbevisste mennesker med ønske om aktivitet og læring. Det må også tas hensyn til at hovedtyngden av gjestene er på Svartisen for første og siste gang. Dette stiller krav til service, mat (lokal mat/arktisk meny), renhold, skilting og merking. Vertskapet må være tydelig. Alle ansatte må skolerer og bør ha uniform.

For å sikre økonomien i virksomheten må driften være svært rasjonell. Det må være flate strukturer og fleksibel bruk av personalet. For å sikre servicenivået må det jobbes systematisk med medarbeiderutvikling og kontinuitet. Det bør derfor legges vekt på å skolere lokale medarbeidere, slik at man får en kjernestab som kan komme igjen år etter år. En slik strategi vil også bidra til at det utvikles en bredere reiselivskompetanse lokalt noe som stimulerer videre utvikling i kommunen.

Konseptet må videre ta hensyn til at mange av gjestene har liten tid. I forhold til disse er det viktig å fokusere på hva som er kjernen i opplevelsen. Det å ha mulighet for servering ved iskanten, korte fotostop på isen, en egen guide som kan informere etc. er eksempler på tilpasninger mot denne målgruppen. Det er imidlertid viktig å være opptatt av kvalitet også for gjester med kort oppholdstid.

10.2 Fokus på miljø

Som et naturbasert reisemål er det viktig for Svartisen å ha fokus på bærekraftig utvikling i bred forstand. Dette betyr at driften må være miljøvennlig og området må legges til rette slik at det i minst mulig grad fører til uheldige skadevirkninger på naturen. I tillegg til dette vil forhold som for stor kommersialisering, uheldig skiltbruk etc. bidra til å forringe miljøet.

For at Svartisen skal være et fremtidsrettet reisemål bør det generelt være stor interesse for å prøve ut nye og miljøvennlige løsninger, gitt at den økonomiske risikoen er akseptabel. I den forbindelse er det naturlig å påpeke muligheten for spennende synergier gjennom samarbeid med Scan Wafer i Glomfjord som produserer solcellepaneler. Det er viktig å se at miljøriktige tilbud også kan bidra til økt attraksjonskraft. Et godt eksempel på dette er sykkelutleien i havneområdet. Det at området er bilfritt er også en fordel både i forhold til miljø og opplevelseskvalitet. Et annet, men mindre hyggelig tema, som naturlig kan tas opp på Svartisen, er klimaendringer og deres effekt på breene.

Miljøperspektivet omfatter også det som kalles "people pollution", dvs trengsel, noe som er en særlig utfordring for steder med mye gruppeturisme slik man har på Svartisen. Det er imidlertid viktig å se at denne turismen er etablert og at den økonomisk sett er viktig både for Svartisen og andre steder i Nord-Norge. Erfaringene for eksempel fra Jotunheimen er også at store konsentrasjoner av mennesker på mange måter representerer mindre slitasje enn mer ukoordinerte strømmer, fordi man ved store volumer lettere kan tilrettelegge og styre trafikken. Det er imidlertid en viktig strategi i Masterplanen å jobbe for å øke andre målgrupper med lengre oppholdstid i området.

Det finnes i Norge i dag ulike sertifiseringsordninger eller filosofier knyttet til miljøvennlig drift. Ett eksempel er stiftelsen Grips arbeid med miljøfyrtårn og miljøvennlige reisemål. I tillegg finnes det ulike klassifiseringer, satsninger innen økoturisme med mer. I dette prosjektet er det ikke naturlig å gi konkrete anbefalinger til hvordan miljøarbeidet skal legges opp. Det presiseres imidlertid at miljøspørsmål i bred forstand bør være et sentralt tema i virksomheten.

10.3 Skilting og merking

Fordi mange av de besøkende på Svartisen er på stedet for første gang, blir skilting og merking viktig.

Gjesteundersøkelsen fra sommeren 2005 viste også at gjestene ønsker mer informasjon og kunnskap om området. Denne informasjonen kan samles på ett eller flere steder eller spres ut i terrenget. Sannsynligvis vil en kombinasjon av dette være hensiktsmessig.

Ett eksempel er at sette "informasjonskuber" som tar for seg spesielle tema ut i området. Disse kan ved hjelp av lyse om kvelden for å gi området en ekstra attraksjon og grunn til å overnatte. Det kan her benyttes solcelleteknologi som både er miljøvennlig og vil markere Scan

Wafers lokalisering i kommunen. Erfaring fra andre steder tilsier at slike lysende kuber med riktig plassering også vil synes i lyse sommernetter.



For å gi turistene hjelp til å "se" det viktigste i området kan det også etableres installasjoner ute i terrenget. Disse kan for eksempel settes slik at de gjør de besøkende oppmerksomme på at de trer inn i et spesielt område. De kan også, som illustrert nedenfor, brukes konkret til å lede turistene frem til den optimale utsikten.



11. Sluttord

Konseptet for Svartisen tar sikte på å gjøre Svartisen til et nasjonalt ikon. Målet er at Svartisen skal være en betydelig norsk og nord-norsk attraksjon også i fremtiden. Moderne infrastruktur og lønnsom, bærekraftig drift er en forutsetning.

Tiltakene i planen er knyttet til fire innsatsområder: Atkomst Riksvei 17-siden, kaiområdet på Svartisen, Turistsenterområdet og Fondalen. Det har i de senere årene vært liten utvikling i området. Opprustningsbehovet er derfor betydelig. Det at området fortsatt har så sterk appell i markedet bekrefter attraksjonskraften og det fremtidige potensialet.

Det er viktig å se disse fire områdene må utvikles i en helhet og at det er helheten som presenteres i planen. Særlig er det viktig at kapasiteten i atkomstområdet, kaiområdet og Turistsenterområdet balanseres slik at det ikke oppstår nye flaskehalser.



(foto: Lothar Maruhn)

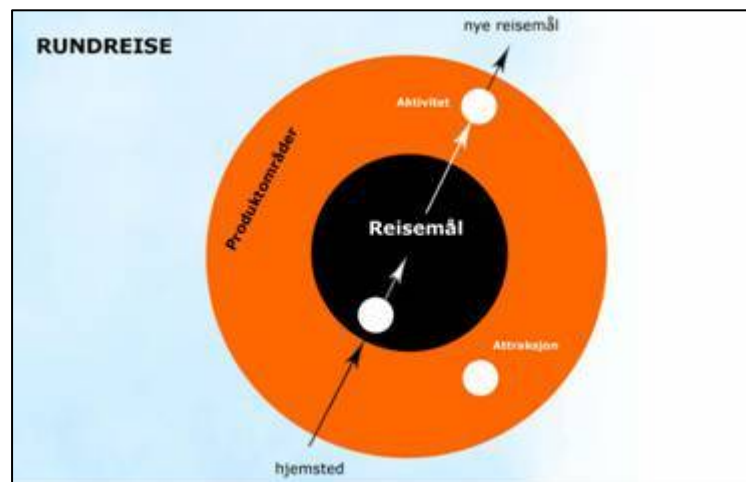
Vedlegg: Fremtidige målgrupper for Svartisen

1. Sightseeingturister

Felles for sightseeingturistene er ønsket om å se eller oppleve et sted innenfor en avgrenset oppholdstid. De mest typiske sightseeingturistene på Svartisen er hurtigrute og cruisegjestene. Fordi deres oppholdstid er sterkt begrenset stilles store krav til at opplevelsen er lett tilgjengelig og at logistikken er god. Samtidig finnes det individuelle sightseeingturister som har bedre tid til både opplevelse og læring.

1.1 Flere rundreiseturister – lengre oppholdstid

Sannsynligvis er flesteparten av de rundt 9 000 individuelle turistene som besøker Svartisen pr år rundreiseturister. Hovedmotivet for disse er å "se" Norge eller deler av Norge. På mange måter er det "veien som er målet". De kan imidlertid påvirkes til å stoppe mellom 1-3 dager underveis, dersom opplevelsen tilsier det. Reisemønsteret illustreres nedenfor.



Som nevnt i punkt 2.1 ser det ut til at Svartisen allerede besøkes av en høy andel av de rundreiseturistene som kjører Kystriksveien. Målet må være å øke andelen ytterligere og få en andel av overnattingene disse turistene representerer.

Bedre tilrettelegging og mer aktivitet (både knyttet til breen, naturen i området og Fondalen gård) kan øke attraksjonskraften, og dermed omsetningen, fra denne gruppen ytterligere. Attraktive overnattingstilbud kan også bidra til at denne gruppen stopper over en natt eller to. Forutsetningen for å få til dette er å tilby opplevelsels- eller

overnattingsprodukter som tydelig skiller seg ut i forhold til andre og mer tilgjengelige tilbud.

1.2 Hurtigrutepassasjerer

Hurtigrutepassasjerene utgjør rundt 8 500 besøk på Svartisen 2005.

Svartisen er ett av rundt totalt 20 overlandarrangement som Hurtigruta har. Attraksjonskraft og/eller pris er det som avgjør interessen for å kjøpe arrangement.

Bestselgerne er:

- Nordkapp – 20 000 passasjerer (pga attraksjonskraft)
- Tromsø – 11 000 passasjerer (pga pris)
- Kirkenes/grense – 12 000 passasjerer (pga pris)
- Lofoten – 10 000 (attraksjonskraft)
- Svartisen – 8 500 (attraksjonskraft)

I følge Hurtigrutas produksjonsavdeling er de fornøyd med det kakebordet som tilbys i dag. Imidlertid registrerer også Hurtigruta økt etterspørsel etter mer aktive opplevelser.

Det er derfor viktig å starte utviklingen av nye tilbud for Hurtigrutepassasjerene også på Svartisen. Dette gjelder både de tradisjonelle Hurtigrutepassasjerene og passasjerer på de nye Hurtigrutekonseptene.

Sannsynligvis ligger det et stort potensial i å knytte Hurtigrutepassasjerenes opphold på Svartisen enda tettere opp mot breen. Det å bruke Fondalen gård som serveringssted eller som arena for historiefortelling kan også være attraktivt.

1.3 Cruisepassasjerer

I følge statistikk fra norske cruiseaktørers markedsføringsselskap Cruise Norway (www.cruise-norway.no) har antall cruisepassasjerer i Norge økt fra 138 000 i 1997 til 324 000 i 2005. Dette tilsvarer en økning på 134 %. Antall båter har i perioden økt fra 1070 til 1516, hvilket tilsvarer i overkant av 40 %. At økningen i antall passasjerer enn i økningen i antall anløp skyldes at båtene er blitt større i perioden.

De største cruisehavnene i Norge i 2005 er: Bergen (246 anløp), Geiranger (166 anløp), Flåm (131 anløp) og Oslo (144 anløp). Samtidig etableres stadig nye norske destinasjoner seg i cruisemarkedet. Lofoten hadde for eksempel i 2005 82 cruiseanløp med til sammen 35 700 passasjerer.

Crusiepassasjerene er attraktive besøkende fordi de representerer stort volum og betalingsvillighet. Særlig for kommunene representerer havnedrift store inntektsmuligheter. Samtidig er det viktig å si at stadig større båter bidrar til at cruisebransjen bidrar til volumturisme og såkalt "people pollution". For reisemål som ønsker å være med inn i fremtiden, er det viktig med tiltak som reduserer negative effekter både på naturmiljø og på opplevelse. (Se for øvrig punkt xx)

Nedenfor vises Cruise Norway's statistikk over cruiseanløp i norske havner i perioden 2000 – 2005.

Cruiseanløp, antall båter, i norske havner (kilde: Cruise Norway)

| PORT | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|-----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Alta | 1 | 8 | 3 | 5 | 5 | 6 |
| Arendal | 4 | 3 | 3 | 0 | 7 | 5 |
| Aurland/Flåm | 88 | 102 | 98 | 112 | 115 | 131 |
| Bergen | 173 | 195 | 192 | 210 | 226 | 246 |
| Bodø | 1 | 3 | 1 | 3 | 2 | 2 |
| Brønnøysund | 3 | 3 | 5 | 3 | 2 | 2 |
| Eidfjord | 16 | 19 | 13 | 26 | 15 | 28 |
| Florø | 9 | 7 | 3 | 5 | 2 | 0 |
| Geiranger | 139 | 131 | 132 | 150 | 160 | 165 |
| Gudvangen | 38 | 51 | 59 | 66 | 62 | 54 |
| Hammerfest | 38 | 33 | 28 | 25 | 28 | 28 |
| Harstad | 3 | 2 | 1 | 9 | 8 | 9 |
| Jondal | 1 | 3 | 1 | 2 | 5 | 6 |
| Kristiansand | 20 | 35 | 25 | 16 | 24 | 36 |
| Kristiansund | 6 | 4 | 5 | 1 | 9 | 9 |
| Lofoten/Gravdal | 66 | 67 | 61 | 70 | 70 | 72 |
| Molde | 38 | 42 | 31 | 36 | 39 | 42 |
| Måløy | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Narvik | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 |
| Nordkapp | 99 | 110 | 83 | 88 | 112 | 106 |
| Olden/Nordfjord | 38 | 40 | 44 | 61 | 52 | 53 |
| Oslo | 110 | 115 | 88 | 111 | 114 | 144 |
| Sandefjord | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Spitsbergen | 0 | 0 | 0 | 42 | 30 | 44 |
| Stavanger | 50 | 45 | 25 | 39 | 50 | 50 |
| Svolvær | 7 | 5 | 5 | 10 | 6 | 10 |
| Tromsø | 82 | 93 | 72 | 85 | 92 | 95 |
| Trondheim | 37 | 47 | 41 | 49 | 49 | 40 |
| Ulvik | 17 | 17 | 17 | 34 | 10 | 14 |
| Vik | 38 | 39 | 22 | 22 | 35 | 34 |
| Ålesund | 46 | 43 | 35 | 55 | 48 | 57 |
| Åndalsnes | 21 | 26 | 28 | 28 | 27 | 24 |
| TOTAL | 1 200 | 1 287 | 1 120 | 1 364 | 1 407 | 1 516 |

Cruisebransjen er som nevnt en volumnæring. Listen ovenfor viser imidlertid at en rekke småsteder som for eksempel Vik, Ulvik, Gudvangen, Jondal (alle på Vestlandet) også har cruiseanløp. Dette viser at attraktive opplevelsesprodukter kan kompensere for manglende infrastruktur som busser, guider med mer.

De anløpene som representerte de 3 500 cruisepassasjerene på Svartisen i 205 er ikke registrert. Det er også verdt å merke seg at 60-70 cruisebåter er i fjorden utenfor Svartisen hver sommer *uten at* passasjerene slippes i land. Disse representerer et stort økonomisk potensial. Det er imidlertid viktig å påpeke at et område som Svartisen bør unngå for store konsentrasjoner av cruiseturister og andre gruppeturister. I den grad dette oppstår kan etterspørselen reguleres gjennom for eksempel prisdifferensiering.

Også for cruisepassasjerene vil bedre tilrettelegging og mer aktive opplevelser knyttet til breen og naturen og læring være viktig. Fondalen gård kan også være en egnet ramme for servering og/eller formidling av historien i området.

Det er helt kritisk at cruisehavnene tilfredsstiller sikkerhetsmessig krav. Overgang til stadig større tonnasje og økte krav til sikkerhet er hovedårsaken til den stadige økningen i dypvannskaier. Pr dato finnes xx slike kaier i Norge, mens det bygges eller planlegges bygd dypvannskaier for eksempel i Skjolden (Sogn), Stranda (Geirangerfjorden) mm. Den ser derfor mye som tyder på at en forutsetning for å få cruisetrafikk i fremtiden blir fasiliteter i form av cruisekai med mer.

1.4 Kulturturister

Både i Norge og utlandet er det en sterk vekst i antall kulturinteresserte. I Innovasjon Norges behovssegmentering er disse beskrevet slik:

Kjernen i dette segmentet er ønsket om å utforske og lære ved å reise i andres "fotspor". Kjernebehov og opplevelser er: bli kjent med lokale å reise i andres "fotspor". Kjernebehov og opplevelser er: bli kjent med lokale mattradisjoner og lokalbefolkningen, besøke historiske steder og museer, utforske livet på landsbygda og leve meg inn i den lokale kulturen, se på folkelivet.

Dette er det største av de syv segmentene og omfatter hele 20 % av den norske befolkning. Segmentet består av omtrent like mange kvinner som menn, og har en overvekt av godt voksne (55 % er i aldersgruppen 45-64 år). 67 % har ikke hjemmeboende barn. Interessen for temareiser i Norge er: historiske Norge, Kystkultur, kunst og kultur, matkultur,

brukskunst og håndverkstradisjoner. Gjennomsnittlig årlig forbruk på ferie- og fritidsreiser i dette segmenter er ca 25 500 pr husstand.

2. Naturturister

2.1 Bregupper og andre friluftinteresserte

Svartisen har relativt høy status som bre. Det er derfor et klart potensial for å gjennomføre brekurs, breturer med mer. I dette ligger en styrking av Svartisen som "bresenter", ikke bare som turistattraksjon. Ikke minst vil en slik satsning bidra til å bygge opp et kompetansemiljø innen breføring, noe som kan lette rekrutteringen på sikt.

Svartisen har også et potensial for å utvikle attraktive kortferier for friluftinteresserte. De er disse som i Innovasjon Norges segmenteringsmodell beskrives kalles for "Aktiviteter og utfordringer i naturen". Dette er også ett av de segmentene som Nordland Reiseliv prioriterer i sin strategi. Segmentet beskrives slik:

For personer i dette segmentet er ferie ensbetydende med å bruke naturen til et mangfold av aktiviteter og utfordringer. Naturopplevelser i seg selv har en egen egenverdi, man setter stor pris på å se ekte, uberørt, dramatisk og vill natur. Minst like viktig er det likevel at naturen danner en flott og inspirerende arena for utendørsaktiviteter som ski, sykling, fotturer, kanoturer etc. For en del kan også aktiviteter som rafting og fjellklatring være interessante, enten det er for å dyrke sin hobby eller bare for å oppleve noe spennende og uforutsigbart. Det som betyr noe er å ha det gøy ute i naturen, være mest mulig i aktivitet for derigjennom å fylle på ny energi.

Kjernebehov og opplevelser for personene i dette segmentet er:

- Oppleve det ekte og uberørte
- Se vakker, dramatisk og vill natur
- Få mye frisk luft og delta i utendørsaktiviteter som sykling, skigåing etc.
- Delta i utfordrende aktiviteter som rafting, fjellklatring etc.
- Oppleve noe overraskende og uforutsigbart

Segmentet består av rundt 14 % av den norske befolkningen, relativt sett flest menn (66 %), 60 % er mellom 30 og 49 år. De har ofte hytte og bruker den flittig. Personene i dette segmentet reiser i gjennomsnitt på nest flest kommersielle feriereiser (3 stk de siste månedene). Så mange som 26 % har vært på minimum 4 kommersielle feriereiser i Norge

og/eller utlandet i løpet av de siste 12 månedene. Attraktive utenlandske destinasjoner er Spania, Frankrike, Australia, Island, mens interessen for reiser i Norge er knyttet til gå i fjellet, alpinferie, arktiske Norge, fjord og fjell, jakt og fiske, langrennsferie, sykkelferie og villmarksopplevelser. Dette er for øvrig det

Husstander i dette segmentet bruker også mest på ferie- og fritidsreiser: i gjennomsnitt brukte de ca kr 26 100,- i løpet av de siste 12 måneder. 16 % har brukt mer enn kr 50 000,-.

2.2 Laksefiskere

Svartiselva har ikke vært markedsført som lakseelv. Laksefiske som aktivitet er i sterk vekst. Det er derfor et potensial for å tiltrekke seg laksefiskere også til Svartisen. I følge organisasjonen Norske Lakseelver (www.lakseelver.no) er de to suksesskriteriene for å utvikle et reisemål for laksefiskere:

- At gjesten blir tatt vare på, dvs møtt av kjentmann som kan vise kulper, riktige fluer mm
- At det er høy sannsynlighet for å få laks, minimum to lakser pr. uke pr fire stenger.

For å sikre at forventningene innfris er det vanlig å regulere antall fiskere eller gi kvoter. Ved streng regulering og høy fangstsannsynlighet, kan prisene økes. Svartisen har sannsynligvis sitt største potensial i de målgrupper som kalles⁹

- Kameratgjengen. Disse er ofte erfarne fiskere, men har også det sosiale i fokus.
- Bedriftsmarkedet. I dette segmentet legges det vekt på helhetsopplevelsen, fisket er viktig men ikke det eneste formålet ved turen. Bedriftsmarkedet stiller imidlertid store krav til kvalitet i alle ledd, til gjengjeld er betalingsviljen høy. Hovedsesong for bedriftsmarkedet er juni og august.

Begge disse målgruppene vil ha høy sannsynlighet for å kjøpe tilleggstjenester som mat, drikke, andre opplevelser etc. Inntil elven ev oppnår et godt navn som lakseelv, vil sannsynligvis det største potensialet være knyttet til lokal- og regionalmarkedet (også Sverige).

⁹ Kilde: Norges Bondelag/Norges Skogeierforbunds rapport "Det skandinaviske marked for innenlandsfiskeopplevelser"

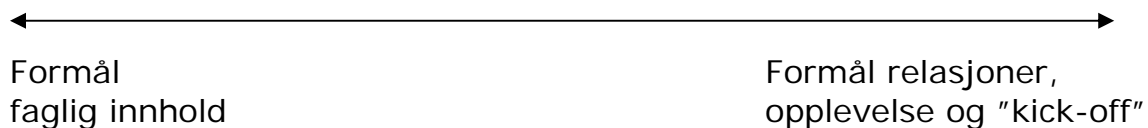
I forhold til bedriftssegmentet foreligger et særlig potensial når det gjelder de internasjonalt orienterte bedriftene i Glomfjord og fiskeindustrien i regionen.

Det er viktig å sikre lokalbefolkningen tilgang til elven. Dette kan gjøres for eksempel gjennom å definere enkelte "turistfrie" perioder.

2.3 Bedriftsgrupper

Bedriftsmarkedet kan deles opp i en rekke ulike segmenter; kurs, kongresser, belønningsreiser, kick-offs mm.

Man kan med en grov inndeling plassere arrangementene på en skala der opplevelser eller faglig innhold er i hver sin ende. Er det viktigste ved arrangementet å skape relasjoner og opplevelser for deltakerne vil kunden være tilbøyelig til å velge destinasjoner med sterk attraksjonskraft og spektakulære opplevelser. Er hovedformålet å formidle et faglig innhold vil sannsynligvis "rasjonelle" elementer som tilgjengelighet og møtelokaler etc. bli tillagt stor vekt.



De naturgitte forholdene gjør at Svartisen har sitt største potensial innen de opplevelsesintensive segmentene. Gitt en grunnleggende infrastruktur i form av overnatting, servering med mer samt gode opplevelsestilbud og et velfungerende servicenivå kan Svartisen trekke til seg bedriftsarrangement fra regionen. Attraksjonskraften i produktet er også sterk nok til at Svartisen kan bli en viktig samarbeidspartner både for aktører i Bodø og andre steder i landet.

Et ufravikelig krav er imidlertid at man har overnattingsanlegg som tilbyr god standard og service til akseptabel pris.

Fordelen med bedriftsmarkedet er at det er helårig og slik kan bidra til mer helårig drift.

2.4 Lokalbefolkningen

Svartisen har hatt en sterk posisjon som attraksjon hos lokalbefolkningen.

Det bør derfor være en ambisjon at Svartisen gjenreises som et sted lokalbefolkningen årlig besøker og selvsagt tar med alle gjester til. Med god infrastruktur og leveransedyktighet bør området også bli en sentral arena for blåturer, jubileer, bryllup med mer.

2.5 Båtturister

Langs hele Nordlandskysten rapporteres det om et økende antall småbåter langs kysten. En telefonrunde til gjestehavner i Svolvær, Bodø, Rødøy og Brønnøysund avdekker at hoveddelen av gjestene er fra regionen (ofte definert som Trondheim – Bodø), men at det også er et økende innslag av båter fra Sør-Norge og utlandet. Sesongen varer de fleste steder fra mai – september, men med en markert høysesong i juni-august.

Nedenfor presenteres en tabell som viser antall båtplasser, døgn og omsetning for gjestehavnene i Lofoten, Bodø, Rødøy og Brønnøysund. Hensikten med tabellen er å gi et inntrykk av etterspørselsutvikling og omsetning, ikke en detaljert oversikt. Tallene er avrundet og derfor ikke helt sammenliknbare.

| | Svolvær | Bodø | Rødøy | Brønnøysund |
|--------------------|----------------|-------------|--------------|--------------------|
| Antall plasser nå | 50 | 100 | 40 | 30-35 |
| Antall plasser før | 25 | - | 20 | - |
| Båtdøgn | 5 000 | Ca 1200 | 900 | Ca 1300 |
| Omsetning | 880 000 | 150 000 | 90 000 | 120 000 |

Omsetningstallene for gjestehavnene er fra 2005 eller 2006.

Når det gjelder antall plasser i Bodø fikk vi oppgitt at utvidelsen til 100 plasser skjedde i 2000. I Brønnøysund har gjestehavnene hatt samme antall plasser de siste 10 årene. Der har det imidlertid vært registrert opp til 100 båter på en gang gjennom å legge båtene utenpå hverandre. Gjestehavnen i Lofoten har egentlig rundt 8 000 båtdøgn. Dette tallet omfatter også fiskebåter i vintersesongen. Den fritidsbetingede trafikken anslås til rundt 5 000.

2.6 Oppsummering målgrupper

Selv om sommeren sannsynligvis alltid vil være hovedsesongen for Svartisen gjør ett nytt konsept mulighet for en viss grad av sesongforlengelse. Et fremtidig årshjul for Svartisen kan se slik ut

- Mars – april: lokale bedrifter, vennegjenger
- Mai – august: turister, laksefiskere, breinteresserte, lokalbefolkning
- 24. juni: St. Hansarrangement
- September: laksefiskere, breinteresserte, lokalbefolkning (tyttebærtur, tur til Helgelandsbukken og Tåkeheimen)
- Desember: lokale bedrifter, vennegjenger